Spis treści

Karta tytułowa

Od autora

Wstęp

ROZDZIAŁ I. Metro u progu niepodległości

ROZDZIAŁ II. Wielkie nadzieje i… wielki kryzys

ROZDZIAŁ III. Metro Starzyńskiego

ROZDZIAŁ IV. Szybka kolej w zburzonej Warszawie

ROZDZIAŁ V. Metro głębokie

ROZDZIAŁ VI. Pozostałości metra głębokiego

ROZDZIAŁ VII. Czekając na zielone światło dla metra (1958–1980)

ROZDZIAŁ VIII. Budowa metra rusza

ROZDZIAŁ IX. Pierwsze lata I linii

ROZDZIAŁ X. Sieć metra

ROZDZIAŁ XI. Sto lat czy więcej?

Karta redakcyjna

Okładka

Mojej Rodzinie

Od autora

Jak to sto lat warszawskiego metra? Skąd taki tytuł? Zdaję sobie sprawę, że po tę książkę mogą sięgnąć bardzo różni czytelnicy. Możliwe, że patrząc na tytuł, część z nich zdziwi się: sto lat? Przecież metro w Warszawie kursuje od 1995 roku! Ktoś inny pomyśli: sto lat? Przecież budowa zaczęła się w latach 80! Z pewnością znajdą się czytelnicy zdziwieni, że nie zacząłem liczyć historii metra od roku 1925. A może nawet komuś ta liczba nie będzie się zgadzać, bo początek projektów przesunie na rok 1903, lub nawet… 1828! Tym bardziej zachęcam do lektury. Wydaje mi się, że treść książki pomoże mi obronić jej tytuł.

Skąd wziął się pomysł na tę książkę o metrze? Nie jestem inżynierem, pracownikiem metra ani zawodowym historykiem, lecz pasjonatem historii Warszawy. Myślę, że mimo to udało mi się potwierdzić, wyjaśnić bądź zanegować wiele informacji na temat historii stołecznego metra. Wielokrotnie, poszukując informacji na temat historii projektów metra w stolicy, czułem się jak detektyw. Jestem pewien, że naprawdę każdy, kto sięgnie po tę książkę, znajdzie w niej coś, o czym wcześniej nie wiedział. Od razu zaznaczę, że najbardziej interesuje mnie przeszłość warszawskiego metra. Obecnie istniejąca sieć metra na pewno z czasem doczeka się swojej monografii; moją ambicją było nie wyczerpanie tego tematu, ale raczej wskazanie, w których aspektach działania metra możemy zauważyć historyczne korzenie tej inwestycji. Obecnie, by prześledzić powstawanie kolejnych stacji, wystarczy przejrzeć gazety z ostatnich kilku lat, przeczytać doniesienia internetowych portali na temat transportu publicznego bądź zajrzeć na oficjalną stronę warszawskiej kolei podziemnej <https://metro.waw.pl/>. Dla mnie dużo ciekawsze są wcześniejsze plany i historia prób ich realizacji lawirująca między propagandą a tajemnicą, dlatego na tym właśnie się skupiłem.

Wstęp

Zwykle opis historii warszawskiego metra rozpoczyna data 22 września 1925 roku. Tego właśnie dnia Zarząd Tramwajów Miejskich powziął uchwałę dotyczącą opracowania projektu kolei podziemnej. Dotychczas dość zgodnie uznawano, że wydarzenie to otworzyło dzieje warszawskiej kolei podziemnej [1]. W niektórych opracowaniach pojawiają się wcześniejsze daty: rok 1903, kiedy to inżynier Adam Świętochowski opisał swoją koncepcję warszawskiego węzła kolejowego z dwiema liniami kolei miejskiej na własnych torach [2], a nawet 1828, gdy Adam Idźkowski zaproponował tunel drogowy pod Wisłą [3].

Koncepcje te traktowano jednak raczej jako ciekawostki (również tak je traktując, opiszę je w osobnym rozdziale tej książki), wskazując właśnie rok 1925 jako moment kluczowy. To dlatego, że projekt, którego opracowywanie wtedy rozpoczęto, wydaje się pierwszą próbą zajęcia się tematem metra przez oficjalne instytucje miejskie, bo do takich zaliczały się ówcześnie Tramwaje Miejskie. Ja też zacząłem od wyżej wspomnianej daty mój cykl artykułów poświęconych historii metra, które ukazywały się w miesięczniku „Skarpa Warszawska” w latach 2014–16 [4]. Teraz wiem już, że popełniłem wtedy błąd. Historia metra w Warszawie zaczęła się jeszcze kilka lat wcześniej — w roku 1918. Pozwolę sobie jednak po kolei opisać, jak dokonałem tego odkrycia.

W połowie roku 2011 ukazał się artykuł pod tytułem *Nieznany plan warszawskiego metra z 1938 r.* opublikowany na portalu „Dzieje.pl”. Tekst powstał w oparciu o dokumenty odnalezione w zasobach Centralnego Archiwum Wojskowego. Były to plan zatytułowany *Projektowane układy tras Kolei Miejskiej Szybkiej — Metro* datowany na 6 maja 1938 roku oraz nieco późniejsze — lipcowe — pismo komisarycznego prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego do Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa. Wywołały one zrozumiałe zainteresowanie. Wyobraźnię czytelników rozpalał przede wszystkim kolorowy plan z gęstą siecią linii metra. Do dokumentów tych jeszcze wrócę w części książki dotyczącej ostatnich lat przed II wojną światową. Dla mnie najważniejsze

było w nich jednak to, że według legendy na planie przedstawiał on dwa osobne projekty sieci metra — oznaczone jako Dyrekcji Tramwajów oraz Działu Regulacji. O ile zaangażowanie tej pierwszej instytucji w prace nad metrem jest powszechnie znane, o tyle na temat związanych z metrem prac tej drugiej niczego nie wiedziałem. Początkowo uznawałem, że projekt Działu Regulacji był nowszy od powstałego pod egidą tramwajarzy, który wywodził się jeszcze z 1927 roku [5]. W trakcie dalszych poszukiwań okazało się, że to właśnie Biuro do spraw Regulacji i Zabudowania Miasta, początkowo działające jako Sekcja do spraw Regulacji, jako pierwsza podległa miastu instytucja stworzyło projekt sieci metra w Warszawie. A miało to miejsce jeszcze przed odzyskaniem przez Polskę niepodległości.

---

1 J. Kubalski, *Sprawa budowy metra w Warszawie do roku 1939* [w:], *Studia i Projekty Metra w Warszawie 1928–58*, Rossman J. (red.), Warszawa 1962, s. 47; Rogiński A., *Metro w Warszawie*, Warszawa 2017, s. 15.

2 M. Andrzejewski, *Od Londynu do Warszawy. Zarys Dziejów Metra*, Gdańsk 2011, s. 88., A. Zawistowski; *Stacja Plac Dzierżyńskiego, czyli metro, którego Warszawa nie zobaczyła*, Warszawa 2019, s. 45.

3 Z. Bieniecki, *Pierwsze metro Warszawy*, „Stolica” 1951 nr 4 (219), s. 8–9.

4 J. Jastrzębski, *Metro w przedwojennej Warszawie — fakty i mity o projektach warszawskiej kolei podziemnej w Dwudziestoleciu Międzywojennym. Część 1: koncepcje z końca lat 20. XX w.*, „Skarpa Warszawska” 1/2014, s. 26.

5 J. Jastrzębski, *Metro w przedwojennej Warszawie — fakty i mity o projektach warszawskiej kolei podziemnej w Dwudziestoleciu Międzywojennym. Część 2: plany metra prezydenta Starzyńskiego*, „Skarpa Warszawska” 2/2014, s. 40.

ROZDZIAŁ I

Metro u progu niepodległości

Gdy w roku 1914 wybuchła I wojna światowa, Warszawa była miastem, którego układ zabudowy wynikał w głównej mierze z rosyjskich przepisów wojskowych dotyczących twierdz. Skutkowało to tym, że poza jej granicami rozciągała się niemal niezabudowana esplanada, czyli teren umożliwiający prowadzenie swobodnego ostrzału przez załogę twierdzy. Ograniczało to naturalny rozwój terytorialny miasta, które od drugiej połowy XIX wieku przeżywało okres prosperity. Ten zaś pociągał za sobą ogromny wzrost liczby ludności. Budowano coraz wyżej i gęściej.

Gdy w roku 1911 te prawne ograniczenia formalnie zniesiono, oblicze miasta było już ukształtowane. Składały się na nie w dużej mierze przeludnione kamienice z podwórkami studniami przy wąskich ulicach [6]. W wyniku wspomnianego konfliktu światowego miasto przeszło w roku 1915 z rąk rosyjskich w niemieckie. Oznaczało to początek ogromnych zmian, które dotknęły niemal wszystkie dziedziny miejskiego życia. W kwietniu 1916 roku decyzją niemieckiego generał-gubernatora Hansa von Beselera nastąpiło powiększenie obszaru miasta, do którego włączono sąsiadujące z nim tereny. Powierzchnia Warszawy, wynosząca wcześniej 3272 ha, powiększyła się o kolejne 8210 ha słabo zaludnionych przedmieść. Władze miejskie stanęły przed problemem zagospodarowania tych ogromnych terenów. Nie miały jednak do tego odpowiednich środków. Brakowało przede wszystkim dokładnych planów nowo przyłączonych okolic [7]. Dlatego też magistrat zwrócił się do warszawskiego Koła Architektów o pomoc. Jej efektem był sporządzony pod kierunkiem Tadeusza Tołwińskiego *Szkic wstępnego planu regulacyjnego miasta stołecznego Warszawy*, który został przekazany władzom miejskim 1 grudnia 1916 roku. Był to pierwszy

nowoczesny plan urbanistyczny powiększonej Warszawy [8]. W wyniku podjętej współpracy w roku 1917 powstała w ramach organów miejskich Sekcja Regulacji Miasta, do której zadań należało *opracowywanie planów zabudowania miasta i przeprowadzanie ich zatwierdzenia, opracowywanie projektów ustaw związanych z regulacją miasta, inwentaryzację i rozgraniczanie działek, sporządzanie projektów robót miejskich* [9] (później została ona przemianowana na Biuro Zabudowania i Regulacji Miasta). To właśnie w Sekcji Regulacji Miasta powstał w latach 1917–18 pierwszy miejski projekt warszawskiego metra. Dzięki wydanej w roku 1928 broszurze *Regulacja i zabudowa m.st. Warszawy szkic historyczny z planem regulacyjnym Warszawy* możemy się dowiedzieć, że opracowana dość szczegółowo linia miała biec *od ul. Puławskiej przez Marszałkowską — Nalewki* i że projekt został sporządzony w głównie przez architekta Tadeusza Tołwińskiego i inżyniera Bohdana Słubickiego [10]. Ta sama publikacja, charakteryzując zainteresowania poszczególnych pracowników Sekcji, precyzuje zadania, którymi się zajmowali: *Tołwiński interesował się rozwiązywaniem ważniejszych zagadnień komunikacyjnych, jak systemy węzłów kolejowych wielkich miast, tramwaje podziemne (metro) i t. d.*, Słubicki zaś opracowywał *stronę inżynieryjną projektów regulacyjnych* [11]. Gdy natrafiłem na te informacje, wydawało mi się, że najprawdopodobniej będzie to wszystko, co uda mi się ustalić na temat tego pionierskiego projektu. Jednak dość przypadkowo w zdigitalizowanych zbiorach Towarzystwa Opieki nad Zabytkami Przeszłości udało mi się odnaleźć cztery zdjęcia z roku 1919, które są jedynymi zachowanymi śladami tego nieznanego dotąd projektu. Znalezisko to jest tym bardziej zaskakujące, że wedle mojej wiedzy są to praktycznie jedyne znane nam obecnie tak szczegółowe materiały źródłowe dotyczące projektowania metra z całego okresu przed II wojną światową!

Pierwsze zdjęcie (s. 14–15) przedstawia *Projekt Kolei Podziemnej Metropolitaine Mokotów-Muranów*. To profil podłużny linii w skali 1:5000, jeśli chodzi o długość, i 1:500 w przypadku wysokości. Cała trasa miała mieć długość 6,1 kilometra i zaczynać się na Mokotowie, na ulicy Puławskiej, między dzisiejszymi ulicami Narbutta i Madalińskiego. Dalej trasa miała przebiegać do ronda Mokotowskiego (dzisiejszy plac Unii Lubelskiej), biec pod Marszałkowską prosto aż do ostrego skrętu w Sienną (obecnie ten odcinek to ulica Sienkiewicza), by przejść pod placem Wareckim (obecnie placem Powstańców Warszawy) i skręcić w Mazowiecką. Następnie linia prowadzić miała pod placem Saskim (obecnie plac Piłsudskiego) i dalej pod Wierzbową, Bielańską i Nalewkami (czyli dzisiejszą ulicą Bohaterów Getta) do nieistniejącego obecnie placu Muranowskiego (znajdował się mniej więcej u zbiegu dzisiejszych ulic Lewartowskiego i Stawki). Projekt przewidywał dwanaście stacji:

- Mokotów (między ówczesnymi ulicami Narbuta a Grodzką, czyli obecnymi odpowiednio Narbutta i Madalińskiego),
- Rondo Mokotowskie — (w północnej części dzisiejszego placu Unii Lubelskiej, choć nazwę tę nadano dopiero w 1919 roku),
- Plac Zbawiciela (na wysokości kościoła Zbawiciela),
- ul. Sadowa (pod Marszałkowską między ulicami Wilczą a Sadową, czyli dzisiejszą ul. Skorupki),
- Aleje Jerozolimskie (pod skrzyżowaniem Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi),
- ul. Sienna (pod Marszałkowską między Złotą a Sienną),
- Plac Warecki (pod placem Wareckim, czyli dzisiejszym placem Powstańców Warszawy, na osi Moniuszki),
- Plac Saski (dzisiejszy plac Piłsudskiego, ówczesną stację planowano między soborem a kolumnadą pałacu Saskiego),
- Plac Teatralny (pod ulicą Wierzbową),
- ul. Długa (pod skrzyżowaniem Długiej z Bielańską i Nalewkami, czyli dzisiejszą ul. Bohaterów Getta),
- ul. Nalewki (między ulicą Nowolipki a ówczesnym wylotem Świętojerskiej),
- Muranów (pod placem Muranowskim, obecnie w tym miejscu znajduje się zbieg ulic Lewartowskiego i Stawki).

Średnia odległość między osiami stacji miała wynosić około 500 metrów, ale w centralnej części miasta osie stacji miały być oddalone od siebie nawet o 350–400 metrów. Nie powinno to jednak dziwić — na liniach metra budowanych w pierwszym okresie stacje były dość blisko siebie, do dziś w Paryżu średnia odległość między przystankami metra wynosi około 500 metrów [12]. Projekt został opracowany bardzo szczegółowo. Na przekroju rozrysowano poziomy terenu i główki szyny, co pozwala nam stwierdzić, że planowano metro płytkie — zagłębienie tunelu miało wynosić kilka metrów, podobnie jak obecnie. Wyliczone zostały stopnie pochylenia trasy, jej łuki i styczne. Zwraca uwagę fakt, że pod Alejami Jerozolimskimi stację zaplanowano na podobnej głębokości co na pozostałej trasie. Po prostu ówcześnie przebieg linii średnicowej nie był jeszcze ani wybrany, ani zatwierdzony. Obecnie stacja Centrum jest znacznie głębiej niż pozostałe przystanki na I linii metra, a to dlatego, że tunel metra musi przejść pod tunelem średnicowym. Do kwestii ustalenia przebiegu linii średnicowej wrócę jeszcze w dalszej części książki.

[image]

Projekt kolei podziemnej metropolitaine — Mokotów-Muranów, fot. n.n., 1919, neg. IS PAN nr 8382 B (skan IS PAN nr B0000008382). Ze zbiorów Instytutu Sztuki Polskiej Akademii Nauk

Dwa kolejne zdjęcia podpisane są jako *Profile poprzeczne dla kolei normalnej i metropolitaine*. Jedno (s. 19) przedstawia linię kolejową w wykopie, z którą sąsiaduje dwutorowy tunel metra. Drugie (s. 21) zaś dotyczy przebiegu linii na terenie Śródmieścia i przedstawia dwa dwutorowe tunele — kolejowy i metra — obok siebie. Przy tunelu kolejowym zaznaczona jest rezerwa na kolejny dwutorowy tunel, co przywodzi na myśl tunel linii średnicowej. Na rysunkach podane są wymiary tunelu. Kolejowy jest znacznie większy — jego profil to 4,80 m wysokości i 4,60 m szerokości, w przypadku tunelu metra zaś odpowiednio 3,00 m wysokości i 3,10 m szerokości, co oznacza, że miałby być mniejszy nawet od metra w Glasgow, uznawanego za jedno z najmniejszych na świecie, którego tunel ma średnicę 3,35 m [13]. Mniejszy profil ma chyba tylko najstarsza linia w Budapeszcie, której tunel ma wysokość 2,65 m [14]. U góry zdjęć widać profil podłużny innej linii metra niż ta na pierwszym zdjęciu. Niestety na obu zdjęciach opisy przekroju pozostały poza kadrem.

Ostatnie zdjęcie (s. 23) przedstawia plan podpisany jako *Projekt węzła kolejowego Warszawy*. Widać na nim zaznaczoną linię Mokotów-Muranów z pierwszego zdjęcia, ale uwagę zwraca linia kolejowa przebiegająca na osi północ-południe. To jeden z rozważanych ówcześnie wariantów przebiegu linii średnicowej. Przez większość jej długości towarzyszy jej linia metra. Rzuca to nowe światło na rysunki ze stron 19 i 21. Okazuje się, że przedstawiają one przebieg drugiej linii metra właśnie wzdłuż tego wariantu linii średnicowej. Analiza widocznych na przekroju podłużnym ulic pozwala stwierdzić, że prezentuje on przebieg tunelowego odcinka tejże linii metra na północ od Alej Jerozolimskich. Zdjęcia te przedstawiają skrajne części planszy z profilem podłużnym, brakuje między nimi jeszcze jednego jej fragmentu. Te trzy elementy wystarczają jednak, aby opisać jej przebieg. Linia metra zaczyna się na Mokotowie na wysokości dzisiejszej ulicy Racławickiej i biegnie mniej więcej wzdłuż dzisiejszej alei Niepodległości przez Pole Mokotowskie, gdzie spotyka się z kolejową linią średnicową N-S. Dalej obie linie biegną na północ. W miejscu istniejącego ówcześnie Ogrodu Pomologicznego, który znajdował się w kwadracie dzisiejszych ulic Chałubińskiego, Wspólnej, Emilii Plater i Nowogrodzkiej, znaleźć się miał centralny dworzec kolejowy. Następnie zaczynała się część tunelowa linii, która biegnie nadal na północ, właściwie w oderwaniu od istniejącej wtedy sieci ulicznej. Na kolejnych odcinkach przebieg linii zbliżony jest do Ciepłej, Białej, nieistniejącej dziś ulicy Lubeckiego. Na wysokości ulicy Błońskiej

tunel się kończy, a trasa wychodzi na powierzchnię, tuż przed drugim dużym dworcem kolejowym na linii średnicowej N-S. Cały tunel na odcinku Aleje Jerozolimskie — Błońska liczyłby około 3,3 kilometra. Ciekawostką jest, że nie zaplanowano przecięcia obu linii metra, nie miały więc żadnej wspólnej stacji przesiadkowej. Z ogólnego planu węzła wynika, że miałyby się łączyć dopiero na odcinku technicznym na północ od placu Muranowskiego, który biegł zapewne do ich wspólnej zajezdni zlokalizowanej na północ od torów kolei obwodowej, gdzieś w rejonie obecnej ulicy Felińskiego. Z planu wynika jeszcze jedna rzecz. Potwierdza się, że to linia z Mokotowa na Muranów była w bardziej zaawansowanym stadium projektu, ponieważ są na niej zaznaczone stacje, których nie ma na drugiej linii.

[image]

Pozostaje jeszcze kwestia datowania sfotografowanego projektu. Czy jest to ten pierwszy projekt opracowany w latach 1917–18? Tak jak wcześniej wspomniałem, w zbiorach TOnZP zdjęcia opisane są jako pochodzące z roku 1919. Starałem się możliwie dużo informacji wyczytać ze zdjęć. Fotografia projektu linii Mokotów-Muranów ma w lewym, dolnym rogu datę, ale nie jest ona czytelna — powiększenie tego fragmentu pozwala przypuszczać, że jest to *15 VI 1918 r.* lub *15 XI 1918 r.*, wątpliwości budzi właściwie tylko zapis miesiąca. Innym przydatnym w datowaniu elementem są nazwy ulic użyte w projekcie. Po zajęciu miasta przez Niemców wiele rosyjskich nazw zmieniono, a nowi okupanci zezwolili w niektórych przypadkach na nadanie nowych, polskich patronów. Na planie pojawiają się więc nadane jeszcze w roku 1916 nazwy Czackiego, Traugutta i Fredry, jednocześnie nadal widnieją plac Zielony (przemianowany w roku 1922 na plac Dąbrowskiego) i ulica Czysta (przynajmniej od maja 1919 roku nosiła nazwę ulicy Ossolińskich). Projekt węzła powstał na planie opisanym jako *wykonany w Czerwcu 1917 roku*. Żadna z dat nie wyklucza więc tego, że jest to projekt z lat 1917–18. Przemawia za tym jeszcze jedna przesłanka.

[image]

WARSZAWA, profil poprzeczny dla kolei miejskiej i metropolitaine, fot. n.n., 1919, neg. IS PAN nr 8378 B (skan IS PAN nr B0000008378). Ze zbiorów Instytutu Sztuki Polskiej Akademii Nauk

Prace Sekcji Regulacji Miasta postanowiono skonsultować z zagranicznymi specjalistami. Trwała wciąż I wojna światowa, Warszawa była okupowana przez Cesarstwo Niemieckie, możliwe było więc skorzystanie z wiedzy niemieckich specjalistów. We wrześniu 1918 roku na zaproszenie warszawskiego magistratu przybyli dr inż. Joseph Stübben — architekt, urbanista, prezes stowarzyszenia architektów Berlina, prof. Josef Brix — architekt, urbanista, rektor politechniki w Charlottenburgu oraz inż. Richard Petersen — również związany ówcześnie z politechniką w Charlottenburgu, kierownik techniczny budowy kolei podwieszanej w Wuppertalu. W „Przeglądzie Technicznym" z końca grudnia 1918 roku opublikowano wnioski niemieckich rzeczoznawców datowane na 26 września 1918 roku. Niemcy pozytywnie ocenili prace Sekcji Regulacji, sporo uwagi poświęcając zagadnieniu komunikacji. Zgodzili się z oceną Sekcji Regulacji, że dotychczasowa sieć tramwajów elektrycznych jest niewystarczająca dla efektywnej obsługi komunikacyjnej miasta. Poparli wcześniejsze wnioski Sekcji, by wybudować w pierwszej kolejności dwie linie szybkiej kolei miejskiej w układzie północ-południe. Podkreślili konieczność stworzenia wygodnego węzła przesiadkowego między liniami kolei podziemnej, co w nieco zawoalowany sposób wskazuje, że uznali brak przecięcia obu linii za błąd. Niemieccy eksperci doradzali zmianę wybranego profilu kolei podziemnej na większy. Sugerowali, aby szerokość wagonów metra była większa od normalnej kolei, a nie mniejsza [15]. Przy okazji wypada zauważyć, że rada ta była odbiciem berlińskich doświadczeń. W stolicy Niemiec od roku 1923 zaprzestano budowy linii o małym profilu o szerokości 2,30 m, zmieniając go na tak zwany duży profil o szerokości 2,65 m [16]. Eksperci bardziej szczegółową ocenę projektów uzależnili od wyboru ostatecznego kształtu głównej linii kolejowej, uznając jednocześnie, że najbardziej korzystna byłaby linia średnicowa, nie rozstrzygając jednak, czy przebiegająca ze wschodu na zachód czy z północy na południe [17]. Ówcześnie przecież dopiero krystalizował się ostateczny kształt linii średnicowej. (Co ciekawe projekt linii średnicowej północ-południe ostatnio znów powrócił. Pojawił się w przedstawionym w lipcu 2019 roku kolejowym planie rozwoju węzła warszawskiego, zob. Witold Urbanowicz, *Kolejowy master plan dla Warszawy: Cztery tory i nowe linie kolejowe*). Fachowcy z Niemiec uznali również, że wybór formy przyszłego rozwiązania komunikacyjnego — kolei podziemnej, na wiadukcie, czy podwieszanej — musi być uzależniony od wybranych kierunków przebiegu linii, a te, jak wspomniano wcześniej, uzależnione zostały od wybranego ostatecznie kształtu warszawskiego węzła kolejowego [18]. Jak widać, opisany wcześniej projekt jak najbardziej pasuje do ogłoszonych wniosków. Możemy więc uznać z dość dużą pewnością, że dysponujemy zdjęciami najstarszej wersji projektu metra w Warszawie.

[image]

WARSZAWA, profil poprzeczny dla kolei miejskiej i metropolitaine w Śródmieściu, fot. n.n., 1919, neg. IS PAN nr 8377 B (skan IS PAN nr B0000008377). Ze zbiorów Instytutu Sztuki Polskiej Akademii Nauk

Linia planowana z Mokotowa na Muranów stanowiła bardzo ciekawy projekt. Jej krańce wyznaczono właściwie na obrzeżach obszaru gęstej zabudowany ówczesnego miasta. Należy pamiętać, że mimo powiększenia Warszawy w roku 1916 na północ od Muranowa właściwie nie było żadnej zabudowy ze względu na Cytadelę i jej otoczenie, a Mokotów dopiero powstawał. Nie powinno dziwić, że wybrano w pierwszej kolejności linię północ-południe. Kierunek ten był komunikacyjnie bardzo niewydolny, częściowo przecięty linią kolejową biegnącą z zachodu do czołowego ówcześnie Dworca Głównego, zwanego też Wiedeńskim. Wystarczy nadmienić, że jeszcze do końca lat 20. XX wieku nie istniało żadne połączenie południowej części miasta z północną na zachód od Marszałkowskiej. Wystarczyła więc awaria tramwajów na rogu Alej Jerozolimskich z Marszałkowską, by miasto było niemal sparaliżowane. Projektowana linia obsługiwałaby najważniejsze punkty Warszawy u progu niepodległości Polski. Łączyła główny dworzec kolejowy z placem Wareckim, przy którym znajdowała się poczta główna, placem Teatralnym będącym siedzibą władz miejskich czy Saskim, przy którym tradycyjnie znajdowały się instytucje wojskowe. Wydaje się, że była dobrze skrojona na problemy komunikacyjne ówczesnej Warszawy. Oczywiście miała pewne słabe punkty, jak choćby ostry zakręt spod Marszałkowskiej w Sienną (Sienkiewicza) do placu Wareckiego (Powstańców Warszawy). Obecnie, projektując linie, stosuje się znacznie łagodniejsze zakręty, ale należy pamiętać, że projekt przewidywał kolej podziemną o małym profilu, co umożliwia nieco ciaśniejsze skręty. Oceny drugiej z zaprojektowanych linii właściwie nie da się dokonać, skoro planowano ją w połączeniu z niezrealizowaną wersją linii średnicowej. Na pewno można się zgodzić z urbanistami niemieckimi, że linie powinny umożliwiać pasażerom przesiadkę.

Wróćmy więc jeszcze na chwilę do autorów tego pionierskiego projektu. Dość szybko inne obowiązki skłoniły ich do rezygnacji z pracy w Sekcji Regulacji Miasta, przemianowanej wkrótce na Biuro do spraw Regulacji i Zabudowania Miasta. Tadeusz Tołwiński opuścił jego szeregi w lipcu 1919, Bohdan Słubicki zaś w końcu 1921 roku [19]. Tołwiński poświęcił się karierze naukowej, stając się pionierem polskiej myśli urbanistycznej. Działał również aktywnie jako architekt, projektując m.in. gmach Muzeum Narodowego w Warszawie [20]. Słubicki był też pracownikiem naukowym Politechniki Warszawskiej, prowadził biuro budowlane i

był Członkiem Zarządu Stowarzyszenia Zawodowego Przemysłowców Budowlanych RP [21].

[image]

Plan m.st. Warszawy i okolic wykonany w Sekcji Regulacji Miasta Wydziału Budownictwa m.st. Warszawy w czerwcu 1917 r., fot. n.n., 1919, neg. 8380 B (skan IS PAN nr B0000008380). Ze zbiorów Instytutu Sztuki Polskiej Akademii Nauk

Wkrótce po sporządzeniu przedstawionych powyżej planów przyjęte w nich założenia stały się jednak częściowo nieaktualne. Władze odrodzonej Rzeczypospolitej podjęły decyzję o przebudowie warszawskiego węzła kolejowego i budowie linii średnicowej [22]. Zdecydowano o jej przebiegu w układzie wschód-zachód, który miał połączyć nowy Dworzec Główny z Dworcem Wschodnim. Między ulicami Marszałkowską i Smolną tory miały przebiegać w tunelu, który dość szybko stał się kością niezgody między władzami państwowymi i miejskimi. Sam tunel nie wywoływał sprzeciwu, lecz kwestia jego zagłębienia. Władze kolejowe ze względów oszczędnościowych naciskały na budowę tunelu płytkiego, warszawski magistrat zabiegał zaś o jego większe zagłębienie [23]. Władze miejskie argumentowały, że płytki tunel wymusi kosztowną przebudowę kanalizacji, a budowa sposobem odkrywkowym zamiast tunelowym spowoduje ogromne utrudnienia w ruchu ulicznym. Podnoszono także kwestię budowy przyszłej linii metra na osi ulicy Marszałkowskiej. Płytki tunel oznaczałby konieczność większego jej zagłębienia, by mogła przejść pod linią średnicową. Władze miejskie zastrzegały jednocześnie, żeby w przypadku budowy tunelu płytkiego, zbudować także… fragment tunelu metra! Magistrat uzasadniał to groźbą wstrzymania ruchu kolejowego na linii średnicowej, gdy w przyszłości miasto rozpocznie budowę metra. Dlatego postulowano wybudowanie fragmentu tunelu metra jednocześnie z budową linii średnicowej, przynajmniej na całej przestrzeni przecięcia z tunelami kolejowymi. Nawet jeśli ten kawałek tunelu miałby istnieć przez dłuższy czas bez pożytku. Dodatkowy koszt wykonania go należałoby wliczyć do wydatków takich jak koszt przebudowy kanalizacji [24]. Spór trwał w latach 1922–23 i zakończył się przeforsowaniem przez władze państwowe płytkiej wersji tunelu kolejowego [25]. Postulowanego przez miasto fragmentu tunelu metra nie wykonano. Prace związane z przejściem metra pod linią średnicową wyprzedziły jednak jego faktyczną budowę — wykonano je w latach 60. XX wieku. Nie wybiegajmy jednak tak daleko w przyszłość, do tej

kwestii jeszcze wrócę w dalszej części książki. A sam spór z początku lat 20. XX wieku świadczy o tym, jak poważnie władze Warszawy traktowały budowę metra i za jak nienaruszalny uznawano przebieg trasy kolei podziemnej pod ulicą Marszałkowską ustalony w projekcie Tadeusza Tołwińskiego. ■

---

6 T. Kotaszewicz, *Koncepcje przestrzenne rozwoju Warszawy w pracach Tadeusza Tołwińskiego 1916–46*, Warszawa 1994, s. 12–14.

7 S. Różański, *Planowanie przestrzenne Warszawy 1916–39* [w:] *Warszawa II Rzeczypospolitej*, t. 1, Warszawa 1968, s. 321–322.

8 T. Kotaszewicz, op. cit., s. 15.

9 Sprawozdanie Magistratu m. stoł. Warszawy za czas od 1 stycznia 1917 r. do 31 marca 1918 r., Warszawa 1920, s. 110.

10 F. Klein, C. Rudnicki, *Regulacja i zabudowa m.st. Warszawy szkic historyczny z planem regulacyjnym Warszawy*, Warszawa 1928, s. 37.

11 Ibidem, s. 27.

12 M. Andrzejewski, *Od Londynu do Warszawy. Zarys Dziejów Metra*, Gdańsk 2011, s. 32.

13 Zob. https://en.wikipedia.org/wiki/Glasgow_Subway

14 Zob. http://urbanrail.net/eu/hu/budapest/budapest.htm

15 „Przegląd Techniczny” 1918, nr 45–52, s. 239.

16 M. Andrzejewski, *Od Londynu do Warszawy. Zarys Dziejów Metra*, Gdańsk 2011, s. 41.

17 „Przegląd Techniczny” 1918, nr 45–52, s. 238.

18 „Przegląd Techniczny” 1918, nr 45–52, s. 239.

19 F. Klein, C. Rudnicki, op. cit., s. 27.

20 B. Gadomski, *Sylwetki profesorów Politechniki Warszawskiej: Tadeusz Tołwiński (1887–1951)*, Warszawa 1988.

21 „Przegląd Budowlany” 1929, nr 10/11, s. 366.

22 Dziennik Praw Państwa Polskiego (Dz.Pr.P.P.) 1919, nr 63, poz. 369, Ustawa z dnia 19 lipca 1919 r. o przebudowie węzła kolejowego warszawskiego.

23 S. Sztolcman, *Budowa tunelu w Warszawie*, „Gazeta Poranna 2 Grosze” 1922, R. 10, nr 197, s. 3.

24 Dziennik Zarządu m.st. Warszawy, 1922, nr 35, s. 4–6.

25 F. Klein, C. Rudnicki, op. cit., s. 35.

ROZDZIAŁ II

Wielkie nadzieje i… wielki kryzys

W 1926 roku w Biurze Regulacji sporządzono nowy Plan Regulacyjny. Opracowano w nim system transportu miejskiego z metrem, które określano w nim jako tramwaje na własnych torach [26] bądź szybkobieżne[27]. Plan został przyjęty przez władze miejskie, ale z powodu zmiany przepisów nie zatwierdziło go jednak Ministerstwo Robót Publicznych [28], kwestię metra przejęła zaś Dyrekcja Tramwajów Miejskich [29]. Tramwaje były najważniejszym elementem ówczesnej komunikacji miejskiej. Nowoczesna sieć tramwajów elektrycznych została uruchomiona w roku 1908, jednak początkowo obejmowała ona obszar niewiele większy niż dzisiejsze Śródmieście. Po odzyskaniu niepodległości udało się wybudować połączenia z nowo przyłączonymi przedmieściami, ale rosnący ruch powodował zatykanie znacznie węższych niż obecnie ulic centrum miasta. Jeszcze na początku lutego 1924 roku prasa donosiła, że komisja finansowo-budżetowa Rady Miejskiej, zatwierdzając budżet Tramwajów Miejskich, obcięła zaplanowane środki na studia nad budową kolei podziemnej z 15 000 zł do 1000 zł. Wydatek ten uznano za przedwczesny. O znikomości tej zaplanowanej kwoty niech świadczy to, że cały budżet tramwajów na tamten rok wyniósł 12,5 miliona złotych, a wydatki na rozbudowę linii aż 3,6 miliona złotych [30].

W połowie lat 20. XX wieku zaczęto sobie zdawać sprawę, że komunikacja miejska w Śródmieściu sięgnęła niemal kresu swych możliwości. Liczba mieszkańców Warszawy przekroczyła w 1925 roku 1 milion, stale rosła również liczba przejazdów tramwajowych na głowę jednego warszawiaka. W najbardziej ruchliwych punktach stolicy — jak skrzyżowanie Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi czy Krakowskie Przedmieście w pobliżu pomnika Mickiewicza — natężenie ruchu tramwajowego było tak duże, że dalsze zwiększenie jego

częstotliwości mogłoby zacząć zagrażać bezpieczeństwu. Komunikacja autobusowa, której wprowadzenie na ulice Warszawy dopiero planowano, mogła stanowić jedynie uzupełnienie sieci tramwajowej, niemniej z racji braku odpowiednich arterii ulicznych nie mogła zaradzić istniejącym problemom. Uznano, że wobec braku perspektyw zasadniczej przebudowy układu komunikacyjnego Warszawy należy przenieść komunikację publiczną pod ziemię [31].

[image]

Wstępny plan sieci metra stworzony przez Dyrekcję Tramwajów, który przedstawiono do zaopiniowania miejskiej komisji specjalistów. Źródło: F. Klein, C. Rudnicki *Regulacja i zabudowa m.st. Warszawy szkic historyczny wraz z planem regulacyjnym Warszawy w skali 125 000 z licznymi rysunkami*

22 września 1925 roku Zarząd Tramwajów przyjął uchwałę w spra wie opracowania projektu sieci kolei podziemnej [32]. Na ilustracji ze strony 27 widoczny jest projekt sporządzony przez tę instytucję. Przewidywał on nakreśloną z rozmachem sieć, która skupiała się niemal w całości na lewym brzegu Wisły. Jednocześnie zastrzegano, że trasa linii nadziemnej wzdłuż Wisły może być zmieniona z powodu trudności technicznych wynikających z krzyżowania się jej z przebiegiem trzech mostów: Kierbedzia, Poniatowskiego i budowanego dopiero średnicowego [33]. Efekty tych przygotowań zostały przedstawione władzom miejskim, które 7 marca 1927 roku wyłoniły specjalną komisję mającą ustosunkować się do przedstawionych projektów. W maju tego samego roku komisja przedstawiła efekt swoich prac [34]. Projekt po poprawkach wprowadzonych przez komisję (rys. 2) przewidywał docelowo wybudowanie siedmiu linii metra o łącznej długości 46 km, przy czym 26 km w tunelu, a 20 km na powierzchni. Największą zmianą względem opiniowanego projektu było przesunięcie wschodniej linii obwodowej z Konwiktorskiej, Wybrzeża Kościuszkowskiego i Górnośląskiej na praski brzeg, na który miała przejść ulicą Fabryczną zamiast Górnośląską i mostem pod Cytadelą.

Należy tu zaznaczyć, że załączona ilustracja (rys. 2) przedstawia właśnie ten zatwierdzony w 1927 roku plan. Bywa on czasami mylnie podpisywany jako „schemat sieci metra wg projektu z roku 1938”. Przyczyną tego błędu może być fakt, że z takim właśnie podpisem, wynikającym zapewne z pomyłki drukarskiej, był on reprodukowany w książce *Studia i projekty metra w Warszawie w latach*

1928–1958 pod redakcją inż. Jana Rossmana [35]. Plan ten był jednak w dokładnie takim kształcie publikowany w „Kronice Warszawy" z roku 1927, późniejsze projekty wprowadzały zaś do niego już pewne zmiany. O tym, że plan nie może pochodzić z roku 1938, świadczy również fakt, że nie zaznaczono na nim linii średnicowej, choć można dopatrzeć się mostu średnicowego. Odpowiada to stanowi z roku 1927, gdy budowa mostu była już rozpoczęta, ale czasowo zawieszona, natomiast pierwszy przejazd linią średnicową nastąpił dopiero w 1933 roku. W roku 1938 linia średnicowa była już od kilku lat ukończona, nie było więc żadnego powodu, by przebiegu jej torów nie zaznaczać na planie. Opracowana w roku 1927 sieć metra miała składać się z następujących linii:

A — od pl. Unii Lubelskiej, Marszałkowską, przez pl. Napoleona (obecnie pl. Powstańców Warszawy), pl. Saski (obecnie pl. Piłsudskiego), pl. Teatralny, Bielańską i Nalewkami do pl. Muranowskiego (nieistniejący obecnie plac, w którego miejscu znajduje się zbieg ulic Stawki i Lewartowskiego) — długości 5 km;

B — od Dworca Wschodniego przez projektowany most na Wiśle na osi ulicy Karowej, pl. Saski, pl. Żelaznej Bramy, Hale Mirowskie, Chłodną, Wolską do rogu Płockiej — długości 6,3 km;

C – ul. Chmielną, Nowym Światem, Krakowskim Przedmieściem do zbiegu z ul. Karową – długości 3,25 km;

D — od pl. Unii Lubelskiej, al. Szucha, Al. Ujazdowska, Nowy Świat do rogu ul. Chmielnej — długości 2,25 km;

E — zachodnia linia okólna — z pl. Unii Lubelskiej, Batorego, przez tereny Pola Mokotowskiego, Pasteura, Grójecką, Towarową, Okopową, do pl. Muranowskiego — długości 9,5 km;

F — wschodnia linia okólna — z pl. Na Rozdrożu przez projektowany most na Wiśle, tereny wystawowe na Saskiej Kępie, Pragę i powrót na lewy brzeg Wisły mostem kolejowym pod Cytadelą do pl. Muranowskiego — długości 11,5 km;

G — z pl. Na Rozdrożu, Nowowiejską przez plac Zbawiciela i Polną, a następnie wzdłuż dopiero projektowanej ówcześnie arterii północ-południe na Żoliborz — długości 8,2 km.

Realizację całości przewidziano na 35 lat, w ciągu 10–12 lat zakładano zaś realizację linii A i B. W kwestii głębokości, na której miały przebiegać projektowane tunele, ostateczne decyzje nie zapadły, ale za optymalne uznano zagłębienie ich na około 10–20 metrów pod poziomem ulic. Zadecydować o tym miały wyniki badań gruntu [36]. Stacje końcowe linii A i B miały być tak zaprojektowane, by umożliwić w przyszłości ich ewentualne wydłużenie. Planowano, że linie obsługiwać będą czterowagonowe pociągi, kursujące w trzyminutowych odstępach. Ich prędkość handlowa miałaby wynosić 24 km/h —

dla porównania na obecnie istniejącym odcinku metra prędkość ta wynosi 36 km/h — co oznaczałoby, że pokonanie całej 6-kilometrowej trasy wraz z zatrzymywaniem na stacjach trwałoby 15 minut [37]. Komisja poza uwagami odnośnie do przebiegu tras metra sformułowała również ważne wnioski dla władz miejskich. Pierwszym z nich było uznanie linii A za priorytetową. Drugim natomiast zarekomendowanie wykonania badań gruntu na trasie przebiegu linii A i B oraz niezbędnych pomiarów [38]. Przy okazji warto zauważyć, że linia uznana za priorytetową miała przebieg powtarzający niemal dokładnie projekt z 1918 roku. Zapewne dlatego, że został on dość szczegółowo opracowany.

Po zatwierdzeniu przez miasto planów sieci metra niezwłocznie przystąpiono do prac przygotowawczych. Rozpoczęto wiercenia badawcze mające na celu określenie warunków geologicznych. W latach 1928–29 wykonano 99 próbnych wierceń wzdłuż planowanego przebiegu linii A i B, każde o głębokości około 25–30 metrów [39]. Przeprowadziła je firma Inżynierowie Rychłowski, Wehr i S-ka [40]. Na podstawie rezultatów badań gruntu uznano, że warunki geologiczne umożliwiają budowę metra [41]. Przy Biurze Budowy Dyrekcji Tramwajów powołano Referat Kolei Podziemnej, na którego czele stanął Józef Lenartowicz[42].

[image]

Badanie gruntu prowadzone w roku 1928 na potrzeby projektowanego metra. Zdjęcie zrobiono na placu Teatralnym, w tle wieża ówczesnego Ratusza. Ilustracja z prospektu reklamowego firmy Rychłowski, Wehr i s-ka

Poczynione przygotowania pozwoliły myśleć o realizacji śmiałego projektu. Inwestycji zdawała się sprzyjać również zmiana na stanowisku prezydenta Warszawy. W wyniku serii burzliwych głosowań przeprowadzonych przez członków rady miejskiej 5 lipca 1927 roku nowym zwierzchnikiem władz miejskich wybrany został Zygmunt Słomiński [43]. Z wykształcenia był inżynierem budownictwa, a zanim objął najważniejsze stanowisko w ratuszu, przez kilka lat pełnił funkcję naczelnika Wydziału Technicznego Magistratu m.st. Warszawy. W momencie wyboru uznawano go za fachowca, który dobrze zna zarówno potrzeby, jak i możliwości finansowe Warszawy [44]. Wkrótce zagadnienie budowy metra zagościło także w prasie, wywołując spory optymizm. Jeden z artykułów zatytułowany był nawet *Pierwsza linia metra będzie w 1935 r.*, choć w tekście znalazło się zastrzeżenie, że stanie się to, jeśli uzyskanie

funduszów nie napotka trudności [45]. Szczyt optymizmu wykazał chyba sam Lenartowicz, który w artykule publikowanym w lutym 1930 roku pisał, że gdyby pertraktacje skończyły się jeszcze w tym samym roku, to budowa mogłaby się zacząć na początku 1931 roku [46]. Warto jednak pamiętać, że w tym właśnie okresie kończyła się budowa tunelu linii średnicowej, którą warszawiacy mogli codziennie oglądać na własne oczy. Tunel średnicowy był co prawda krótszy niż planowana linia metra, bo mierzył 1167,48 m długości, był jednak żywym dowodem, że budowa kolei w tunelu była możliwa [47]. Po rozstrzygnięciu wspomnianej przeze mnie wcześniej kwestii zagłębienia tunelu budowa rozpoczęła się w roku 1923. Napotkała na pewne trudności techniczne — prowadzone wykopy były zalewane przez wodę — ale zostały one przezwyciężone [48]. Prace ciągnęły się jednak aż do połowy roku 1931 [49], przy czym już rok wcześniej wykonano 95 procent prac i tunel uznano za de facto skończony [50]. Musiał on jednak poczekać na dokończenie pozostałej części linii średnicowej, którą uruchomiono 2 września 1933 roku [51]. Budowa tunelu postępowała tak powoli ze względu na problemy finansowe, przedsięwzięcie było opłacane w głównej mierze ze środków własnych kolei, a roboty nabierały tempa, gdy pojawiały się kolejne kredyty, a hamowały, gdy w kasie widać było dno [52]. W roku 1926 poważnie rozważano nawet całkowite wstrzymanie prac [53]. Taki rwany sposób finansowania znacznie wydłużał prace i dodatkowo niepotrzebnie zwiększał koszty, a sytuacja ta niemal dokładnie powtórzyła się w połowie lat 80. przy budowie I linii metra. Pozostańmy jednak w latach 20. XX wieku. Przywołałem powstanie tunelu linii średnicowej, by wskazać, jakie problemy finansowe napotkała ta zbliżona wszak do budowy metra realizacja. A była to przecież strategiczna inwestycja, kluczowa dla skomunikowania całego państwa! Projekt metra dotyczył zaś tylko Warszawy. Szacowany koszt tak ogromnej inwestycji zdecydowanie przewyższał możliwości miejskiego budżetu. Nie można było również liczyć na wsparcie z kasy borykającego się z licznymi wydatkami państwa. Zdecydowano się więc znaleźć partnera, który wniósłby niezbędne środki umożliwiające realizację tego projektu.

[image]

Widok tunelu linii średnicowej w trakcie budowy. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Na początku roku 1929 przystąpiono do pertraktacji z konsorcjami zagranicznymi, które miałyby sfinansować budowę warszawskiego metra [54].

Sprawy musiały posuwać się szybko, skoro już na początku lipca 1929 roku przedstawiciele władz miejskich mogli analizować przedstawione oferty. Do rozpatrzenia ofert zagranicznych wyłoniona została podkomisja z Józefem Lenartowiczem w składzie [55]. Na początku grudnia tego samego roku rezultaty prac podkomisji, w tym przeprowadzonych przez jej członków rozmów z zagranicznymi oferentami, przedstawione zostały specjalnej komisji koncesyjnej, na której czele stał wiceprezydent miasta Marian Borzęcki. Przewidywano wtedy, że w styczniu 1930 roku oferty zostaną na tyle skonkretyzowane, że prace podkomisji będzie można zakończyć [56].

[image]

W roku 1928 metro w Warszawie wydawało się całkiem realistyczną perspektywą. W tytule notatki o otwarciu linii kolei podziemnej w Tokio wyczuwalna jest nuta zawodu. Tokio nie tylko wyprzedziło Warszawę, ale odskoczyło na dystans nie do pokonania. Dziś w tym mieście sieć metra ma długość ponad 300 kilometrów, w Warszawie zaś dziesięciokrotnie mniej. Ilustracja z dodatku ilustrowanego „Kurjera Porannego" 1928, nr 71, s. 3

Należy jednak pamiętać, że pod koniec roku 1929 zaczął się światowy kryzys gospodarczy. Władze miejskie nie zdawały sobie z tego jeszcze sprawy, ponieważ realizacja budżetu na rok budżetowy 1929/30 przebiegała pomyślnie, udało się go nawet zakończyć sporą nadwyżką [57]. Zapewne przedsiębiorcy z zagranicy lepiej wyczuwali światowe trendy gospodarcze. Już na początku lutego 1930 roku inżynier Lenartowicz sygnalizował rozbieżność interesów pomiędzy stołecznym magistratem a zagranicznymi konsorcjami. Władze miejskie chciały udzielić koncesji na budowę i eksploatację kolei podziemnej bez jakiegokolwiek udziału miasta w finansowaniu tej inwestycji i bez jakiejkolwiek gwarancji zysków dla potencjalnego koncesjonariusza. Wobec braku zainteresowania takim ryzykownym finansowo rozwiązaniem rozpatrywano również inne możliwości sfinansowania budowy. Jedną z propozycji oferentów było wybudowanie tunelu przez władze miejskie, natomiast koncesjonariusz dostarczyłby wszystkie urządzenia potrzebne do funkcjonowania metra. Następnie zajmowałby się jego eksploatacją przez okres 35 lat. Druga z rozważanych propozycji polegała na tym, że powstałoby jedno konsorcjum komunikacji miejskiej, do którego miasto wniosłoby istniejące urządzenia tramwajów i autobusów, a koncesjonariusz zapewniłby wkład finansowy pozwalający na przeprowadzenie budowy metra [58]. Jan Kubalski,

opisując przedwojenne wysiłki zmierzające do budowy metra, podał, że pierwszą z tych propozycji przedstawiło konsorcjum francuskie, drugą zaś francusko-belgijskie, nie podając jednak więcej szczegółów na ich temat [59].

[image]

Notatka w Kurierze Warszawskim z 3 października 1929 roku

[image]

Projekt przebiegu trasy metra pod tunelem linii średnicowej. „Przegląd Techniczny” nr 25 z 1936 roku

Z ówczesnej prasy możemy się jednak dowiedzieć nieco więcej, choć nie zawsze te informacje się ze sobą zgadzają. Raz są to cztery oferty: dwie belgijskie, angielska i niemiecka [60], innym razem informowano, że oferty zostały złożone przez konsorcja belgijskie, francuskie, anglo-amerykańskie i jedno krajowe — Towarzystwo Kolejek Dojazdowych w Warszawie [61]. To ostatnie przedsiębiorstwo to, używając jego pełnej nazwy, Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych, które miało koncesje na obsługę kolejek dojazdowych Jabłonna-Wawer-Otwock i Wilanowskiej. Warto dodać, że koncesje te właśnie wygasały [62]. Możliwe jednak, że podmiot ten był również uznawany za kapitał… belgijski, ponieważ większość jego akcji była w rękach brukselskiej spółki pod nazwą Société Anonyme des Tramways Suburbains et Vicinaux de Varsovie [63]. Z innego artykułu możemy się dowiedzieć, że wśród ofert jedna została złożona przez francuskie towarzystwo, które odpowiadało za budowę *drugiego metro w Paryżu t. zw. linji Nord-Sud* [64]. Chodzi o Société du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris. Co ciekawe, firma ta w roku 1931 została przejęta przez drugiego, większego operatora paryskiego metra – Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP). Czy oferta budowy metra w Warszawie miała być rodzajem ostatniej szansy przetrwania dla przedsiębiorstwa Nord-Sud? Mogłoby za tym przemawiać to, że przedsiębiorstwo to miało proponować wybudowanie linii w ciągu pięciu lat w zamian za prawo do eksploatacji zaledwie do 1950 roku. W przypadku innych oferentów było to 35 lat, i to od momentu uruchomienia linii. Z innej notatki można się dowiedzieć, że jednym z belgijskich przedsiębiorstw było Union Financière Polonaise (Unifipo) [65]. Było ono powiązane z Banque Belge pour l’Étranger, potężną belgijską

instytucją finansową prowadzącą działalność niemal na całym świecie. Dokumenty tego przedsiębiorstwa znajdują się w belgijskim Archiwum Państwowym w Brukseli. W inwentarzu archiwalnym wymienione jest jako jedno z zagadnień „Uczestnictwo w konsorcjum badawczym nad metrem w Warszawie 1930–1932” [66]. Dokumenty te mogłyby mieć ogromną wartość dla naszego stanu wiedzy o historii metra w Warszawie. Niestety, jak ustaliłem z pomocą belgijskich archiwistów, mimo opisu w zespole archiwalnym brak tych dokumentów. Pozostałych oferentów nie udało mi się dotąd zidentyfikować. Niestety nie dysponujemy żadnymi miejskimi dokumentami pozwalającymi odtworzyć przebieg pertraktacji z zagranicznymi konsorcjami.

JAK TO NAZWAĆ?

Choć wydaje nam się oczywiste, że kolej podziemna funkcjonuje pod nazwą metro, to jednak nie zawsze tak było. *Metro, to skrótu pochodzącego z języka francuskiego terminu chemin de fer métropolitain — kolej metropolitalna*. Chyba najstarsze określenie na ten środek transportu, z jakim się spotkałem, to „droga żelazna wyłącznie miejska”, ale w opisywanym projekcie z roku 1918 pojawia się „metropolitaine”.

W 1936 roku sprawę przedstawiano następująco: *„Metro” paryskie, „Untergrund” — berliński czy wiedeński, „Tube” londyński i warszawski „???” (jeszcze nie wiadomo jak się ta komunikacja będzie nazywać w Warszawie). Mniejsza z resztą, jak się będzie nazywać wobec najważniejszej sprawy, żeby wkońcu była. Kto jest warszawiakiem, ten napewno nietylko powie „wkońcu” ale i „nareszcie”. Bo rzeczywiście czas najwyższy* [67]. Profesor Lenartowicz w swoich tekstach używał konsekwentnie polskiej nazwy Kolej Miejska Szybka, również w postaci skrótu KMS.

Po roku 1945 zmieniono układ wyrazów i powstał skrót SKM, choć w jednym z wczesnych dokumentów znalazłem określenie „miejska kolej szybkobieżna”, co oznaczałoby, że wypróbowano wszystkie kombinacje tych trzech liter.

Ogłaszając w roku 1950 nową inwestycję, konsekwentnie używano nazwy metro, również dla odróżnienia od wcześniejszego projektu SKM. Jednocześnie wzorowano się na Moskwie, pod którą kursowało

właśnie metro. Po zarzuceniu budowy metra głębokiego znów powrócono do Szybkiej Kolei Miejskiej, akcentując, że to płytka kolej podziemna. W latach 70. i 80. o planowanej i realizowanej inwestycji mówiono już niemal wyłącznie metro. Na początku XXI wieku nazwę SKM otrzymała zaś nowo utworzona kolej metropolitalna, wzorem swojej trójmiejskiej odpowiedniczki.

Jednak najciekawszą propozycją nazwy, na którą trafiłem, była… podziemka. Propozycja ta padła w roku 1931: *przyszła kolej podziemna w Warszawie nie potrzebuje zgoła pożyczanej nazwy zagranicznej, już bowiem jako taka, ma swoją nazwę rodzimą, polską, t. j. „kolej podziemna" lub w formie skróconej „podziemka"* [...]. Autor tego terminu próbował od razu rozwiać ewentualne wątpliwości. Kolej ta bowiem — wykładają — *biec będzie pod ziemią na pewnej tylko długości drogi, następnie wyjdzie z pod ziemi i dalszy bieg swój odbywać będzie na powierzchni ziemi, czyli przestanie być podziemką, a stanie się nadziemką*. Autor podkreślał jednak, że „podziemka" jest odpowiednią nazwą, ponieważ oddaje *charakterystyczne znamiona nazwanego przedmiotu, t. j. pod ziemną budowę i ruch podziemny*. Jak wiadomo, propozycja ta jednak się nie przyjęła. ■

Udało mi się jeszcze ustalić, że wzmianki w warszawskiej prasie o ofertach zagranicznych konsorcjów w sprawie metra zainteresowały przedstawicieli innej belgijskiej firmy — Société d'Électricité et de Traction. Jej polski przedstawiciel Andrzej Rudnicki przetłumaczył krótką notkę opublikowaną w „Kurierze Warszawskim" z 3 października 1929 roku i przesłał ją do swoich belgijskich przełożonych, poddając zagadnienie budowy metra w Warszawie pod ich rozwagę. I choć brukselska centrala wyraziła zainteresowanie sprawą, nie doczekała się ona chyba jednak dalszego ciągu [68]. Świadczy to jednak o tym, że zagadnienie udzielenia ewentualnej koncesji na budowę warszawskiej kolei podziemnej wywołało oddźwięk wśród zagranicznych przedsiębiorstw.

Pod koniec sierpnia 1930 roku pojawiła się jeszcze informacja o przedstawieniu magistratowi propozycji połączenia przyszłego metra nie tylko z tramwajami i autobusami, lecz także z kolejkami dojazdowymi i budową przyszłej elektrowni na potrzeby całego przedsiębiorstwa, która miała być zlokalizowana na prawym brzegu Wisły. Taki konglomerat miałby gwarantować zyskowność przedsięwzięcia. Jak zauważano, samo metro to przedsięwzięcie deficytowe, o czym świadczyły przywołane przykłady Paryża i Berlina [69]. Od pierwszej

połowy 1930 roku przed władzami miejskimi zaczęła się coraz wyraźniej rysować perspektywa głębokiego kryzysu finansowego. Magistrat próbował podejmować kroki zaradcze, ograniczając wydatki inwestycyjne [70].

Mimo to cały czas prowadzono prace przygotowawcze przy metrze, które oceniano jako zaawansowane. Zakładano, że budowa mogłaby zacząć się w dość krótkim czasie od powzięcia decyzji o rozpoczęciu inwestycji. Oceniano, że potrwałaby około 5 lat [71]. Niestety opracowane materiały nie zachowały się do dzisiaj. Niemal wszystkie materiały spłonęły pod koniec wojny w zajezdni tramwajowej na Woli [72]. Równocześnie z prowadzonymi pertraktacjami opracowywano szczegółowy projekt przeprowadzenia linii A pod tunelem linii średnicowej, co uważano za najtrudniejszy fragment. Dzięki artykułowi inżyniera Lenartowicza opublikowanemu w „Przeglądzie Technicznym" i doniesieniom prasowym możemy przyjrzeć się rozwiązaniu, jakie ówcześnie przyjęto. Jest to o tyle ciekawe, że problem ten będzie powracał przez kolejnych 70 lat. Projektowana linia metra miała przechodzić pod tunelem kolejowym w dwóch oddzielnych tubach żelaznych o średnicy 5 metrów każda [73]. Miały one być oddalone od siebie o 13 metrów, co pozwoliłoby ominąć istniejący syfon kanalizacyjny. Budowa dwóch jednotorowych tuneli miała umożliwić jak najwyższe położenie torowiska metra. Główka szyny metra miała się znaleźć 14,25 m poniżej poziomu ulicy. Sposób przeprowadzenia budowy projektowano tak, żeby odbyła się bez konieczności przerywania ruchu kolejowego na linii średnicowej [74].

Przedłużający się światowy kryzys wyraźnie nie sprzyjał pozyskaniu zagranicznego inwestora. Trudną sytuację finansową kraju i miasta próbowano jednak wykorzystać jako czynnik przemawiający za rozpoczęciem inwestycji. W marcu 1931 roku inżynier Kubalski proponował budowę kolei podziemnej jako okazję do zmniejszenia panującego bezrobocia i zapewnienia pracy dla krajowego przemysłu [75]. Jeszcze w kwietniu tego samego roku jako rozwiązanie problemu finansowania budowy metra wskazywano zaangażowanie do tego projektu jednej z wielkich, krajowych firm budowlanych. Miasto zaś utworzyłoby jedno przedsiębiorstwo komunikacyjne, które mogłoby emitować obligacje w kraju i za granicą, częściowo zaś regulować nimi płatność za dostawy [76]. Jednak wkrótce potem informacje na temat planów budowy metra przestały się pojawiać. Permanentny deficyt w miejskiej kasie i brak perspektyw współpracy z dysponującym niezbędnymi funduszami inwestorem, sprawiły że realizacja zakrojonych na szeroką skalę planów musiała zostać odłożona w czasie. Z racji ograniczeń budżetowych, z jakimi borykało się przedsiębiorstwo Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy, zajmujący się tym zagadnieniem referat został zlikwidowany, jednak nie zarzucono całkowicie koncepcji kolei podziemnej [77]. Sporządzone plany przyszłego metra brano pod uwagę przy okazji wszystkich realizowanych ówcześnie miejskich inwestycji. Realizacja musiała jednak

poczekać na lepsze czasy.

---

26 S. Różański, op. cit., s. 329.

27 F. Klein, C. Rudnicki, op. cit., s. 49.

28 S. Różański, op. cit., s. 329.

29 F. Klein, C. Rudnicki, op. cit., s. 50.

30 „Robotnik" 1924, nr 34, s. 4.

31 J. Lenartowicz, *Wpływ nowoczesnych środków komunikacji miejskiej, na rozwój i rozszerzenie miast. W specjalnem odniesieniu do warunków m. stoł. Warszawy*, „Kronika Warszawy" 1926, nr 12, s. 189–196.

32 J. Rossman (red.), *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58*, Warszawa 1962, s. 47.

33 F. Klein, C. Rudnicki, op. cit., s. 5–51.

34 A. Kuhn, *Kolej podziemna w Warszawie*, „Kronika Warszawy" 1927, nr 7, s. 13.

35 J. Rossman, op. cit., s. 50.

36 A. Kuhn, *Kolej podziemna w Warszawie*, „Kronika Warszawy" 1927, nr 7, s. 13–16.

37 J. Lenartowicz, *Wpływ nowoczesnych środków komunikacji miejskiej, na rozwój i rozszerzenie miast. W specjalnem odniesieniu do warunków m. stoł. Warszawy*, „Kronika Warszawy" 1926, nr 12, s. 197.

38 A. Kuhn, op. cit., s. 17.

39 H. Stamatello, *Kolej podziemna Warszawy na tle warunków geologicznych*, „Kronika Warszawy" R. 15, 1939, z. 1, s. 40.

40 Inżynierowie Rychłowski, Wehr i S-ka — prospekt firmowy, b.p.

41 J. Lenartowicz, *Kolej miejska podziemna w Warszawie (metropolitain)*, „Przegląd Techniczny" 1930, nr 5, s. 106.

42 J. Rossman, op. cit., s. 47.

43 *Warszawa przez całą noc wybierała prezydenta*, „Dziennik Bydgoski” 1927, nr 151, s. 1.

44 „Kurjer Warszawski” 1927, R. 107, nr 183, s. 2.

45 „Rzeczpospolita”, 1928, nr 333, s. 6.

46 „Przegląd Techniczny”, 1930, nr 6, s. 108.

47 *Budowa tunelu linji średnicowej węzła kolejowego w Warszawie. Opis robót wykonanych przez firmę fr. Martens i AD. DAAB S. A.*, „Przegląd Budowlany”, 1929, nr 2, s. 57.

48 *Budowa tunelu linji średnicowej węzła kolejowego w Warszawie. Opis robót wykonanych przez firmę fr. Martens i AD. DAAB S. A.*, „Przegląd Budowlany” 1929, nr 2, s. 61.

49 *Prace w tunelu*, „Polska Zbrojna” 1931, nr 212, s. 5.

50 S. Suszyński, *Budowa tunelu linji średnicowej w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1930, nr 23–24, s. 493.

51 *Wielki dzień kolejnictwa polskiego*, „Polska Zbrojna” 1933, nr 243, s. 7.

52 *Budowa tunelu linji średnicowej węzła kolejowego w Warszawie. Opis robót wykonanych przez firmę fr. Martens i AD. DAAB S. A.*, „Przegląd Budowlany” 1929, nr 2, s. 61.

53 S. Suszyński, *Budowa tunelu linji średnicowej w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1930, nr 23–24, s. 487.

54 *Plan budowy pierwszej linji kolei podziemnej*, „Polska Zbrojna” 1929, R. 9, nr 1, s. 12.

55 *Sprawa budowy kolei podziemnej w Warszawie przedmiotem ofert finansistów zagranicznych*, „Polska Zbrojna” 1929, nr 180, s. 5.

56 „Kurjer Warszawski” 1929, R. 109, nr 337, s. 14.

57 Z. Słomiński, *Gospodarka Warszawy w dobie kryzysu 1930–1934*, Warszawa 1935, s. 20.

58 J. Lenartowicz, *Kolej miejska podziemna w Warszawie (metropolitain)*, „Przegląd Techniczny” 1930, nr 5, s. 107–108.

59 J. Rossman, op. cit., s. 48–49.

60 *Budowa metro w stolicy wchodzi w stadjum realizacji*, „Gazeta Handlowa” 1930, R. 5, nr 95, s. 4.

61 *Budowa metro w stolicy*, „Gazeta Handlowa” 1930, R. 5, nr 135, s. 2.

62 Dziennik Zarządu m.st. Warszawy 1931, nr 45, s. 4.

63 R. Kowalczyk, *Gospodarcze aspekty rozwoju kolejnictwa polskiego do 1914 r.*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2009, R. 54, nr 1, s. 47.

64 *Francuzi chcą budować metro w Warszawie*, „Polska Zbrojna” 1930, nr 52, s. 6.

65 „Gazeta Handlowa” 1930, R. 5, nr 192, s. 1.

66 Archives de l’État en Belgique, Inventaire des archives de la B.B.E. (Banque belge pour l’Étranger) puis Compagnie belge pour l’Étranger et de ses filiales 1902–1977, BE-A0545 / I 385, Participation au Syndicat d’Études du Métropolitain de Varsovie (1930–1932).

67 *„Metro” czy „Tube”? To, na co czeka Warszawa*, „Iskry” 1936, nr 38, s. 574.

68 Archives de l’État en Belgique, Inventaire des archives du groupe Compagnie Mutuelle des Tramways alias Traction et Électricité alias Tractionel (1870–1989), BE-A0545 / I 007, Prospection d’affaires diverses en Pologne: affaire Harriman NN. concernant l’électrification de Varsovie, le métro de Varsovie, la centrale de Lalisz (Pologne) ; informations reçues de Rudnicki A. 1928–1929.

69 *Wielki projekt kapitalistów zagranicznych*, „Gazeta Handlowa” 1930, R. 5, nr 196, s. 1.

70 Z. Słomiński, op. cit., s. 24.

71 J. Kubalski, *Kolej podziemna w Warszawie*, „Rzeczpospolita” 1931, nr 71, s. 5.

72 J. Rossman, op. cit., s. 58.

73 *Rurami żelaznemi o średnicy 5 m. będzie szła kolej podziemna w Warszawie*, „Polska Zbrojna” 1930, nr 205, s. 5.

74 J. Lenartowicz, *Konieczność budowy miejskiej kolei szybkiej w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1936, nr 25, s. 733–734.

75 J. Kubalski, op. cit., s. 5.

76 „Gazeta Handlowa” 1931, R. 6, nr 94, s. 1.

77 J. Rossman, op. cit., s. 49.

ROZDZIAŁ III

Metro Starzyńskiego

Pierwsza, podjęta w latach 1927–30, poważna próba rozpoczęcia budowy metra została udaremniona przede wszystkim przez światowy kryzys finansowy. Jednak na początku lat 30. duże znaczenie w tej inwestycji zaczęły odgrywać również względy polityczne. Od maja 1926 roku władzę w Polsce — zdobytą na drodze wojskowego zamachu stanu — sprawowali piłsudczycy. Wspomniane już wybory do rady miejskiej, które odbyły się w roku 1927, zakończyły się klęską kandydatów nowego obozu rządzącego, którzy zdobyli zaledwie 16 ze 120 mandatów. Inżynier Zygmunt Słomiński został wybrany na stanowisko prezydenta miasta jako kandydat, który połączył różne siły opozycji antyrządowej [78]. Oczywiście władze państwowe nie były też specjalnie zainteresowane wspieraniem inicjatyw magistratu zdominowanego przez swych przeciwników politycznych. W okresie dobrej koniunktury gospodarczej miało to mniejsze znaczenie, ale ta właśnie się kończyła. W połowie roku 1930 kończyła się trzyletnia kadencja, na którą została wybrana Rada Miejska. Rząd, bojąc się kolejnej klęski wyborczej kandydatów sanacji, odmawiał rozpisania nowych wyborów [79]. Od lipca 1930 roku władze miejskie działały więc w ciągłej atmosferze tymczasowości, co utrudniało skuteczne działanie i realizację długofalowych planów [80]. Przedłużający się kryzys znacząco nadszarpnął popularność władz miejskich, które początkowo cieszyły się dużym poparciem społecznym. W ratuszu zaczęły się redukcje wynagrodzeń i ograniczanie zatrudnienia, a nieterminowo opłacani pracownicy miejscy co kilka miesięcy wywoływali strajki [81]. Świadome złej sytuacji finansowej państwa władze sanacyjne zwlekały z wprowadzeniem w stolicy własnych rządów.

Dopiero na początku roku 1934 doszło do nagłego zwrotu dotyczącego władz

stolicy. Na wniosek Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, które odrzuciło przedstawiony mu przez władze Warszawy budżet pod pretekstem nierealności jego założeń, rząd rozwiązał dotychczasową radę miejską. W międzyczasie dymisję złożył prezydent Słomiński, co, jak twierdzi autor biografii Starzyńskiego Grzegorz Piątek, mogło się stać w porozumieniu z kołami rządowymi. Zdekompletowanie Zarządu Miejskiego dało asumpt rządowi do wprowadzenia zarządu komisarycznego. Słomiński zaś, zgodnie z ustaleniami jeszcze sprzed jego wyboru w roku 1927, miał wrócić na swoje poprzednie stanowisko lub inne równorzędne. Został więc powołany na stanowisko dyrektora Tramwajów i Autobusów Warszawy [82]. Warto zwrócić uwagę na ówczesną sytuację tego przedsiębiorstwa. 7 czerwca 1927 roku Wydział Tramwajowy Zarządu Miejskiego został przekształcony w autonomiczne przedsiębiorstwo. Otrzymało ono nazwę „Tramwaje i Autobusy m. st. Warszawy", nadano mu specjalny statut zapewniający znaczną autonomię — między innymi własny budżet, co później stało się powodem licznych kontrowersji [83]. Na początku marca 1934 roku komisarycznym prezydentem Warszawy mianowano zaufanego człowieka obozu rządzącego — Mariana Zyndrama-Kościałkowskiego, który po niespełna czterech miesiącach został jednak oddelegowany na stanowisko szefa MSW [84]. Jego miejsce zajął 30 lipca 1934 roku Stefan Starzyński, zdolny urzędnik, były wiceminister skarbu i w momencie nominacji wiceprezes Banku Gospodarstwa Krajowego [85]. Oczywiste było, że z takimi doświadczeniami nowy prezydent aktywnie zajmie się uzdrowieniem finansów stolicy.

Starzyński uznał, że największe zmiany potrzebne będą wśród należących do miasta spółek. Wiązało się to również z usuwaniem z ich władz przeciwników politycznych. Za krótkich rządów Zyndrama-Kościałkowskiego stanowiska straciło jedenastu dyrektorów, a za Starzyńskiego kolejnych ośmiu [86]. Działania te nie ominęły również przedsiębiorstwa Tramwaje i Autobusy m. st. Warszawy, którego dyrektorem był, jak już wspomniałem, dopiero co usunięty ze stanowiska prezydenta miasta Zygmunt Słomiński. Już na początku września 1934 roku, więc zaledwie po kilku miesiącach sprawowania nowej funkcji, został on zdymisjonowany przez nowe władze. Dymisji towarzyszyło przemówienie Starzyńskiego, w którym wspominał o niechlujstwie i szastaniu miejskimi pieniędzmi [87]. Szanse na budowę kolei podziemnej w stolicy zdawały się zmniejszać. Nowy prezydent otrzymał co prawda pewne środki z budżetu centralnego, które miały ułatwić mu rozpoczęcie rządów — był to tak zwany posag Starzyńskiego [88] — jednak początkowo na liście prezydenckich zamierzeń nie było metra. Miasto borykało się z wieloma innymi problemami, które administracja nowego prezydenta zaczęła stopniowo rozwiązywać, zyskując sobie rosnące uznanie warszawiaków. Jednocześnie w wyniku kryzysu gospodarczego wyraźnie spadła frekwencja w tramwajach. W roku budżetowym

1928/29 i kolejnym 1929/30 wynosiła ona ponad 240 milionów pasażerów, by systematycznie spadać do zaledwie 171 milionów w latach 1933/34 i 1934/35, co oznaczało spadek o prawie 30 procent. Dopiero w roku budżetowym 1936/37 przekroczyła ponownie 200 milionów. Zagadnienie przepełnienia komunikacji straciło więc na znaczeniu [89]. Metro zeszło na dalszy plan być może również dlatego, że projekt mógł być jeszcze dość mocno kojarzony z poprzednim prezydentem.

Prace koncepcyjne związane z koleją podziemną kontynuowano na Politechnice Warszawskiej. Wykonano około 200 projektów dotyczących wybranych zagadnień związanych z metrem, powstało też 18 prac dyplomowych z dziedziny szybkiej kolei miejskiej [90]. W ramach Wydziału Inżynierii Politechniki Warszawskiej istniał Gabinet Dróg żelaznych elektrycznych miejskich i zamiejskich. Pełniącym obowiązki kierownika był inżynier Józef Lenartowicz, a starszym asystentem inżynier Jan Wacław Kubalski [91]. Prowadzone prace z powodzeniem mogłyby stanowić przyczynek do budowy kolei podziemnej, ale z powodu zastoju gospodarczego metro stało się zagadnieniem głównie akademickim.

Zmianę przyniosły dopiero późne lata 30., kiedy to władze miejskie powróciły do koncepcji kolei podziemnej. Wydaje się, że i w tym przypadku duże znaczenie miała polityka. Na 18 grudnia 1938 roku zaplanowano kolejne wybory do Rady Miasta, która zgodnie z ówczesnym ustrojem wybierała prezydenta Warszawy. Mianowany przez władze państwowe Starzyński, pełniący funkcję komisarycznego prezydenta, miał szanse uzyskać mandat od mieszkańców stolicy. Zagadnienie nowych inwestycji było ważnym punktem kampanii wyborczej prezydenta.

W roku 1938 utworzone zostało Biuro Studiów Kolei Podziemnej, na którego czele stanął Jan Kubalski, współpracownik profesora Józefa Lenartowicza. Niemal we wszystkich skróconych opisach historii metra w Warszawie jako dzień utworzenia tej instytucji podawany jest 14 listopada 1938 roku. Pierwotnym źródłem tej informacji jest książka *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58* [92]. Wydaje się ona o tyle wiarygodna, że autorem części poświęconej sprawie budowy metra do roku 1939 był sam Jan Kubalski, który kierował przecież tym biurem. Pisząc w roku 2014 artykuł do „Skarpy Warszawskiej”, zwracałem uwagę, że w świetle istniejących dokumentów pochodzących sprzed tej daty, a sygnowanych nazwą biura, jest ona z całą pewnością błędna [93]. Przesunąłem datę powstania BSKP na luty 1938 roku, opierając się na wypowiedzi Jana Kubalskiego z lat 80., którą przywołuje w swojej książce Andrzej Rogiński. Kubalski twierdził wtedy, że powołanie biura nastąpiło w połowie lutego 1938 roku[94]. Oczywiście Jan Kubalski mógł się pomylić po prawie 50 latach od tamtych wydarzeń. W najnowszej publikacji poświęconej warszawskiej kolei

podziemnej Andrzej Zawistowski zwrócił uwagę na istniejące wątpliwości co do daty powstania biura i zasugerował, powołując się na artykuł Henryka Dembińskiego z roku 1939, że mogło ono powstać nawet w roku 1937 [95]. Wydało mi się to mało prawdopodobne, ponieważ w kilku przedwojennych publikacjach pojawia się informacja o tym, że BSKP powstało w roku 1938 [96]. Dopiero tuż przed ukończeniem książki udało mi się odnaleźć wzmiankę w prasie, która rozwiewa prawie wszystkie wątpliwości. Została opublikowana 25 lutego 1938 roku i możemy w niej przeczytać między innymi, że *Prezydent Starzyński poinformował Radę Miejską o powołaniu przy dyrekcji Tramwajów i Autobusów Miejskich Biura Budowy Metro w stolicy. Na czele Biura stanął inż. doc. Kubalski, dotychczasowy naczelnik wydziału budowlanego dyrekcji tramwajów. Do zadań Biura należeć będą prace projektodawcze i próbne prace w terenie. Przewidziana jest budowa jednej na razie lini metro z Wierzbna na Żoliborz. Prace przygotowawcze Biura potrwają około półtora roku, po czym dopiero przystąpić będzie można do robót terenowych. Koszt budowy kolei podziemnej jest bardzo znaczny. 1 kilometr kosztować będzie około 8 mil. zł* [97] [zachowano pisownię oryginału]. Nazwa nieco się różni od znanej nam, ale osoba zwierzchnika nie pozostawia wątpliwości, że chodzi o tę samą instytucję. Kiedy jednak dokładnie do tego doszło? Notatka prasowa zdaje sprawozdanie z obrad rady miejskiej, które odbyły się „onegdaj", czyli „przedwczoraj". Powołanie BSKP musiało więc nastąpić kilka dni przed 23 lutego 1938 roku. Trudno bardziej sprecyzować tę datę, więc zostańmy przy połowie lutego 1938 roku, jak wspominał Kubalski. Skąd więc wcześniejsza data u Dembińskiego? Uważam, że chodzi o inne, nieopisane dotąd, ciało związane z budową metra.

Łódzki dziennik „Echo" z 15 listopada 1937 roku donosił z Warszawy, że *Uchwałą kolegium Zarządu Miejskiego powołana została do życia jako wewn. organ pracy zarządu — komisja kolei podziemnej. Zadaniem komisji jest przygotowanie wstępnego planu budowy kolei podziemnej w Warszawie, który mógłby już być przedłożony władzom państwowym do rozważenia. W skład komisji, której przewodniczyć będzie wiceprezydent J. Kulski, weszli: wiceprezydenci J. Pohoski i J. Około-Kułak, dyrektor Tramwajów i Autobusów, dyrektor wydz. technicznego, kierownik działu regulacji i pomiarów, dyrektor wodociągów i kanalizacji, dyr. Elektrowni Miejskiej dyr. wydz. finansowego, naczelnik wydz. drogowo-budowlanego tramwajów miejskich i kierownik referatu kolei podziemnej. Komisja kolei podziemnej będzie mogła wyłaniać do badania poszczególnych zagadnień podkomisje z prawem kooptacji członków spoza Zarządu Miejskiego, doradców technicznych, prof. rzeczoznawców i t. p. Dla prac nad projektami przy dyr. tramwajów powołane zostanie biuro budowy kolei podziemnej, którego zadaniem będzie: 1) zaktualizować posiadany materiał dotyczący kolei podziemnej, 2) przeprowadzić odpowiednie wiercenia geologiczne,*

3) opracować trasę Wierzbno — Żoliborz i po 4) w dalszym etapie, przystąpić do projektów wykonawczych. Prace przygotowawcze nad projektami kolei, wierceniami itp. czynnościami wstępnymi potrwają co najmniej około dwóch lat [98]. Data artykułu nie może być moim zdaniem przypadkowa, choć wypada zauważyć, że 14 listopada 1937 roku wypadał w niedzielę. Skoro jednak Starzyński potrafił dzwonić w sprawach służbowych o godzinie 2 w nocy[99], to niedzielne posiedzenie Zarządu Miejskiego, czyli wąskiego grona najbliższych współpracowników Starzyńskiego, nie wydaje się nieprawdopodobne. Na podstawie przywołanych wycinków uważam, że Kubalski, opisując przedwojenną historię planowania metra, połączył dwie daty. BSKP powstało w lutym 1938 roku, 14 listopada zaś, ale 1937 roku powstała Komisja Kolei Podziemnej. Co do samej treści notatki to wynika z niej, że liczono na wsparcie finansowe z budżetu państwa, skoro planowano przedłożenie jej *władzom państwowym do rozważenia*. Ciekawe jest, że wśród członków komisji znajduje się, poza naczelnikiem wydziału drogowo-budowlanego tramwajów miejskich, czyli Janem Kubalskim właśnie, również kierownik referatu kolei podziemnej, który to referat miał zostać zlikwidowany w wyniku kryzysu na początku lat 30. Może tak się jednak nie stało.

[image]

Ilustracja prezentowana podczas wystawy *Warszawa przyszłości* z roku 1936. Przedstawia model skrzyżowania dwóch linii metra oraz tunelu drogowego planowanego pod Ogrodem Saskim. Ilustracja z katalogu *Warszawa przyszłości*, Warszawa 1936, s. 53

Już po utworzeniu BSKP Jan Kubalski w artykule z 26 listopada 1938 roku wskazywał podział zadań dotyczących metra pomiędzy tymi dwoma organami. Pisał, że Zarząd Miejski podszedł do tego problemu [...] *zlecając opracowanie formy i sfinansowania tego przedsiębiorstwa w łączności z tramwajami i autobusami, specjalnej Komisji Kolei Podziemnej, powołanej obecnie przez P. Prezydenta miasta. Powstałe obecnie przy Dyrekcji Tramwajów i Autobusów Biuro Studjów Kolei Podziemnej opracowuje plany dla najbliższej realizacji linji metro, łączącej Żoliborz z Wierzbnem pod ulicą Marszałkowską* [100].

Czy przed utworzeniem Komisji Kolei Podziemnej i Biura Studiów Kolei Podziemnej temat kolei podziemnej nie był poruszany? Otóż nie, metro pojawiło się na przykład na zorganizowanej z inicjatywy Starzyńskiego wystawie Warszawa Nowoczesna, otwartej 28 marca 1936 roku w Muzeum Narodowym [101]. Było jednak jednym z pobocznych tematów. Co jednak ważniejsze, metro było brane

pod uwagę w pracach Biura Regulacji Miasta, wspomnianego już przy okazji pierwszego projektu metra z lat 1917–18. Biuro zostało w międzyczasie przekształcone w Dział Regulacji i Pomiarów. Instytucja ta sporządzała plany zagospodarowania przestrzennego miasta, uwzględniając w nich metro. Co ciekawe, był to inny projekt niż sporządzony przez Referat Kolei Podziemnej przy Tramwajach i Autobusach. W czerwcu 1936 roku Dział Regulacji i Pomiarów został przekształcony w Wydział Planowania Miasta [102], któremu pod kierownictwem Stanisława Różańskiego nadano dość daleko idącą autonomię. Potrojony został także roczny budżet, jakim dysponowała ta instytucja — z około 800 tysięcy złotych do 2,7 miliona złotych [103]. Dzięki temu opracowane zostały plany szczegółowe dla 6500 ha, czyli dla przeszło połowy powierzchni miasta [104]. Sporządzane plany szczegółowe zawierały rezerwy terenów przeznaczonych pod tunele, stacje, a nawet zaplecze techniczne przyszłych linii kolei podziemnej. Wiem o nich dzięki informacjom, których udzielił mi inż. arch. Grzegorz Mika. Przeprowadził on zakrojoną na szeroką skalę kwerendę akt nieruchomości znajdujących się w zbiorach Archiwum Państwowego w Warszawie. Całokształt projektu sieci metra sporządzonego w Biurze Regulacji znamy dzięki planowi (rys. 1) pochodzącemu ze zbiorów Centralnego Archiwum Wojskowego [105]. Datowany na 6 maja 1938 roku plan stanowił załącznik do pisma skierowanego 25 lipca 1938 roku do Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa w związku z rozporządzeniem, w myśl którego nowe inwestycje miały być dostosowywane do wymogów obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Przedstawiono na nim dwa różne warianty sieci: kolorem czerwonym zaznaczono projekt Zarządu Tramwajów z roku 1927 szczegółowo opisany w poprzednim rozdziale, kolorem czarnym zaś zaznaczono koncepcję stworzoną właśnie przez miejski Dział Regulacji i Pomiarów. Plan ten został po raz pierwszy zaprezentowany kilka lat temu i wzbudził zrozumiałe zainteresowanie. Chwalono rozmach, z jakim kreślono ówcześnie sieć podziemnej kolei. Doktor Marek P. Deszczyński z Zakładu Historii XX wieku w Instytucie Historycznym UW stwierdził, że *Dokument jest znamieniem daleko posuniętej fachowości i drobiazgowości, jaka cechowała procesy inwestycyjne w latach 30-tych* [106]. Moim zdaniem pismo prezydenta Starzyńskiego nie zostało wtedy odpowiednio zinterpretowane. Prezydent prosił Inspektorat Obrony Powietrznej Państwa o uwagi dotyczące obronności, które należałoby wziąć pod uwagę, przygotowując projekt kolei podziemnej. Zastrzegał jednocześnie, że dostosowanie go do wymogów obrony przeciwlotniczej czy do wykorzystania tuneli metra do przejazdu składów kolejowych oznaczałoby znaczny wzrost kosztów tej inwestycji. Stąd, jak stwierdzał Starzyński, w przypadku takich specjalnych wymagań pojawiłaby się potrzeba pokrycia tych dodatkowych kosztów. Pismo to można moim zdaniem uznać za próbę częściowego włączenia budowy

warszawskiego metra do budżetu przeznaczonego na obronność kraju. Było to o tyle uzasadnione, że w obliczu pogorszenia sytuacji międzynarodowej kraju coraz więcej państwowych środków przeznaczano na obronność, co nie rokowało najlepiej dla tak kosztownej inwestycji, jaką była budowa metra.

LOGO STARSZE NIŻ METRO?

Projekty te uznano za na tyle udane, że zastosowano je również po wojnie. Jak podaje Andrzej Rogiński w swojej książce *Bitwy o metro*, gdy w latach 80. XX wieku temat znaku graficznego metra powrócił, projekt nieżyjącego już wtedy Mucharskiego próbował odtworzyć rysownik „Sztandaru Młodych" Jacek Rupiński według wskazówek inż. Jana Kubalskiego [107]. Projekt ten wziął udział w konkursie ogłoszonym w prasie w roku 1983. Spośród ponad stu trzydziestu zgłoszonych projektów wybrano jednak stosowany obecnie logotyp, którego autorem jest Witold Popiel. Wygląd i kolorystyka znaku wyraźnie nawiązywały do ówcześnie obowiązujących oznaczeń przystankowych z literami „A", „T" i „T-BUS", które przecież wywodziły się z konkursu z roku 1938. Dopiero po roku 1987 zaczęto zastępować dotychczasowe oznaczenia symbolami autobusu, tramwaju i trolejbusu, czyli zgodnymi z kodeksem drogowym, niemniej znak metra pozostał. Wróćmy jednak do projektu Jana Mucharskiego. Dotychczas wygląd oryginalnego projektu pozostawał nieznany, po wielu poszukiwaniach udało mi się jednak odnaleźć notkę prasową z odpowiednią ilustracją [108]. To zapewne fragment nagrodzonej pracy konkursowej. Ilustracja ostatecznie potwierdza to, co wcześniej wiedzieliśmy jedynie na podstawie relacji, czyli że znak dla metra faktycznie powstał wraz z innymi. Jego oryginalny wygląd różni się od wspomnianej rekonstrukcji z lat 80. Postanowiłem odtworzyć go w oparciu o niedostępne wcześniej ilustracje. Próby jego rekonstrukcji podjął się grafik Maciej Połczyński — projektant komunikacji wizualnej specjalizujący się w projektowaniu krojów pisma. Od 2018 roku prowadzi on dom typograficzny Laïc: Type Foundry (https://laic.pl), a w swoim dorobku ma między innymi udane próby odtwarzania przedwojennych krojów pisma na podstawie historycznych zdjęć szyldów. W przypadku znaku metra głównym problemem była

kolorystyka, ponieważ nie dysponowaliśmy żadnymi oryginalnymi danymi na jej temat. Przyjęliśmy, zgodnie z przypuszczeniami autorów monografii tramwajów warszawskich, że litera była czerwona i została wpisana w żółty okrąg [109]. Efekt widać na rys. 21.

Planowane metro zaczęto w coraz większym stopniu uwzględniać w różnych aspektach działalności miasta. W roku 1937 ogłoszono konkurs na jednolite znaki dla stołecznej komunikacji miejskiej [110]. Niestety nie znamy jego szczegółowych wytycznych, nie wiadomo więc, czy od początku uwzględniono w nim również znak dla stacji planowanego metra. Początkowo konkurs nie przyniósł najwidoczniej zadowalających rezultatów, skoro informowano o jego przedłużeniu [111]. Rozstrzygnięto go w listopadzie 1937 roku [112] i przyznano trzy nagrody. Jednocześnie zapowiadano, że rozpisany zostanie konkurs zamknięty na projekt wykonawczy. Założeń tego drugiego konkursu również nie znamy, ale znak dla metra został w nim już na pewno zawarty, co wiemy na podstawie jego wyników. Konkurs został ostatecznie rozstrzygnięty na początku lutego 1938 roku. Zwyciężył w nim grafik Jan Mucharski [113], którego notabene nie było wśród nagrodzonych w pierwszym konkursie. Wkrótce potem prasa informowała, że tytułem próby nowe słupki przystankowe ustawiono na ulicy Marszałkowskiej przy Dworcu Głównym [114]. W zbiorach Narodowego Archiwum Cyfrowego zachowały się ich zdjęcia. Były to stylizowane litery „T” i „A” w okręgach, odpowiednio dla tramwajów i autobusów. Znak z literą „M” dla metra czekał na swój czas.

[image]

Pismo prezydenta Starzyńskiego do Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa. Ze zbiorów Centralnego Archiwum Wojskowego

[image]

Pismo prezydenta Starzyńskiego do Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa. Ze zbiorów Centralnego Archiwum Wojskowego

Przez prawie dekadę od stworzenia poprzedniego projektu miasto zmieniło się na tyle, że uznano za konieczne zaktualizowanie przez Biuro Studiów Kolei Podziemnej przebiegu planowanych tras. Korzystano przy tym z wcześniejszego dorobku przedsiębiorstwa Tramwaje i Autobusy oraz z prac Działu Regulacji. Najwyraźniej ten drugi projekt uznano za lepiej rokujący, ponieważ to na jego podstawie powstała tablica *Plan sieci metra w opracowaniu* zaprezentowana na otwartej 13 października 1938 roku wystawie *Warszawa wczoraj, dziś, jutro* [115]. Zorganizowaną w nowo otwartym budynku Muzeum Narodowego wystawę, której wernisaż odbył się na początku października 1938 roku, można również uznać za jeden z elementów kampanii wyborczej przed grudniowymi wyborami. Ukazywała ona imponujący dorobek czteroletnich rządów prezydenta oraz plany na przyszłość, wśród których było właśnie metro. Według zaprezentowanej wtedy koncepcji powstać miały trzy linie o łącznej długości 46 kilometrów: A — łącząca Mokotów z Żoliborzem, biegnąca w Śródmieściu wzdłuż Marszałkowskiej i Nalewek — o długości 9 km; B — linia okólna, przebiegająca z Dworca Zachodniego przez Wolę, Śródmieście, most Kierbedzia i Pragę do Dworca Wschodniego i z powrotem do Dworca Zachodniego przez Saską Kępę, planowany most na Wiśle, dzielnicę Marszałka Piłsudskiego i Ochotę — o długości 21,5 km; C — z Bielan, wzdłuż planowanej ówcześnie trasy N-S, na Służewiec, gdzie powstawał nowy tor wyścigów konnych — linia o długości 15,8 km. W opisie wystawy publikowanym przez „Kronikę Warszawy" — oficjalny organ magistratu — możemy przeczytać, że ze względu na problemy komunikacyjne miasta metro będzie musiało zostać wybudowane w najbliższych latach. Wskazywano jednocześnie, że koszt realizacji pierwszych linii miałby wynieść 200 milionów złotych. Dla porównania zestawiono tę kwotę z kosztem wszystkich inwestycji miejskich w latach 1934–38, który wyniósł 118 milionów złotych. Dlatego zwracano uwagę, że źródła finansowania tej inwestycji będzie trzeba szukać poza dochodami miejskimi [116]. Wystawa była starannie opracowana graficzne, zwiedzający mogli oglądać liczne plansze, skrupulatnie dobrane fotografie, pomysłowe makiety i szczegółowe modele. Zachowała się tylko częściowa dokumentacja fotograficzna wystawy, ale z dostępnych zdjęć i relacji widzów można wywnioskować, że metro odgrywało w niej istotną rolę, będąc zapowiedzią komunikacyjnej przyszłości stolicy. Należy jednak pamiętać, że wystawa miała wywoływać odpowiednie wrażenie, więc nie można traktować każdej z ilustracji jako faktycznego planu do zrealizowania. Najlepszym przykładem jest znana ilustracja przedstawiająca makietę Krakowskiego Przedmieścia z Pałacem Staszica i widocznym pod ulicą tunelem metra. Należy odczytywać ją raczej jako schematyczne przedstawienie infrastruktury podziemnej pod ulicami miast niż jako odzwierciedlenie planów budowy metra w tym miejscu. Świadczy o tym nie tylko podpis „w przyszłości", lecz także fakt, że linii pod

Krakowskim Przedmieściem nie ukazuje żaden z ówcześnie publikowanych projektów sieci metra — nawet tych prezentujących najodleglejsze perspektywy rozwoju tego środka transportu. Zaprezentowany na wystawie plan sieci kolei podziemnej również należy traktować jako pewien etap prac, a nie przyjętą finalnie wersję.

[image]

Zdjęcie z zasobów Archiwum Państwowego w Warszawie, z zespołu Referatu Gabarytów, przedstawia budynek przy ulicy Kujawskiej 2, przy którym widoczna jest wieża służąca do badań gruntu na potrzeby planowanej budowy metra

Pod koniec roku 1938 Biuro Studiów Kolei Podziemnej zatwierdziło przebiegi linii A i B. Zrezygnowano z przeprowadzenia linii A pod placami Napoleona, Piłsudskiego i Teatralnym, zamiast tego projektując jej przebieg pod Marszałkowską, Ogrodem Saskim i placem Bankowym, tak jak ma to miejsce obecnie. Potwierdzono również wydłużenie jej — zamiast zaczynać się na placu Unii Lubelskiej i kończyć na nieistniejącym dziś placu Muranowskim, miała docierać dalej, na Żoliborz i Mokotów. Linia B miała biec z Woli na Pragę pod Ogrodem Saskim i przekraczać Wisłę mostem. W związku z tym konieczne były dalsze badania gruntu, które uzupełnić miały poprzednie prace badawcze wykonane w latach 1927–29. Decyzję o ich przeprowadzeniu zaakceptowano na konferencji 29 października 1938 roku [117]. Wiercenia rozpoczęły się pod koniec listopada 1938 roku [118]. Wydaje się, że termin ten nie był przypadkowy. Przed zaplanowanymi na 18 grudnia 1938 roku wyborami do Rady Miejskiej trwała kampania wyborcza, jakiej Warszawa jeszcze nie widziała. Były to pierwsze wybory od roku 1927 i w zamierzeniu polityków Obozu Zjednoczenia Narodowego, z którym związany był Starzyński, miały potwierdzić mandat tego ugrupowania do rządzenia stolicą i krajem. Komisaryczny prezydent wykorzystywał wszystkie okazje, by pokazać się jako prężny i skuteczny włodarz miasta. Późną jesienią 1938 roku kończono i oddawano do użytku ponadprzeciętną liczbę nowych inwestycji. By przytoczyć tylko kilka z nich: 10 października odsłonięto zrekonstruowane mury miejskie [119], 29 listopada otwarto nową siedzibę Archiwum Miejskiego w wyremontowanym gmachu Arsenału [120], 2 grudnia — targowisko na Saskiej Kępie [121], a 14 grudnia oddano nowo przebitą ulicę Bonifraterską [122]. To zaledwie kilka przykładów z wielu. Ustawienie w różnych punktach miasta wież wiertniczych z tablicami „Biuro Studiów Kolei

Podziemnej” było kolejną okazją, by pokazać mieszkańcom Warszawy, że rozwój miasta dzieje się tu i teraz, a *kto chce utrzymać dotychczasowe tempo rozwoju miasta — niech głosuje na kandydatów Narodowo-Gospodarczego Komitetu Samorządowego*, jak głosiła w dzień wyborów pierwsza strona „Gazety Polskiej” [123], otwarcie popierającej Stefana Starzyńskiego, której redaktorem naczelnym był zresztą jego brat Mieczysław [124].

[image]

Schematyczne przedstawienie infrastruktury podziemnej na modelu prezentowanym podczas wystawy Warszawa wczoraj, dziś, jutro z roku 1938. Ze zbiorów Muzeum Narodowego w Warszawie, Identyfikator — Numer inwentarza: DI 95621/20 MNW

W grudniowych wyborach ugrupowanie Starzyńskiego zdobyło 40 ze 100 miejsc w Radzie Miejskiej, ale nie miało większości głosów [125]. Starzyński pozostał prezydentem komisarycznym, ponieważ Ozon nie był w stanie stworzyć z żadnym z pozostałych ugrupowań koalicji dającej większość w Radzie [126]. Przedwyborczych obietnic nie pozostawiono bez pokrycia i kontynuowano prace nad koncepcją metra. Na początku roku 1939 kontynuowano rozpoczęte w 1938 badania gruntu. Prowadzono je głównie w miejscach, które nie były wcześniej badane, a także tam, gdzie uznano pierwsze badania za przeprowadzone zbyt płytko [127]. Analizę próbek gruntu pozyskanych w wyniku wierceń wykonanych przez firmę M. Łępicki S.A. [128] przeprowadziły Drogowy Instytut Badawczy przy Politechnice Warszawskiej i Państwowy Instytut Geologiczny [129]. Wyniki badań ukazały, że warunki geologiczne Warszawy są trudniejsze, niż wcześniej oceniano. Dotyczyło to zwłaszcza tak zwanych iłów poznańskich, które uważano za sprzyjające budowie kolei podziemnej. Podsumowując wyniki badań, Henryk Stamatello przestrzegał, że *bezkrytyczne traktowanie iłów poznańskich jako idealne podłoże budowlane może narazić na powstanie w czasie budowy niespodzianek o poważnych skutkach* [130]. W swym późniejszym opracowaniu dotyczącym geologii Warszawy Edward Rühle twierdził, że w wyniku przeprowadzonych ówcześnie badań *podważona została hipoteza o wysokich zaletach budowlanych iłów plioceńskich, występujących na dużych odcinkach projektowanej trasy metra w śródmieściu Warszawy, a którą jeden z autorów „Geologii Warszawy” a równocześnie znawca budowy geologicznej Londynu, utożsamiał z doskonałymi cechami dla budownictwa kolei podziemnej „London clay”* [131]. Badania nie napawały więc optymizmem.

[image]

Badania gruntu prowadzone na placu Wilsona na potrzeby przyszłej budowy metra. Zdjęcie z początku roku 1939. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Niemniej jednak w „Expressie Porannym” z 27 października 1938 roku czytelnicy mogli przeczytać następujący, niezwykle optymistyczny nagłówek *Budowa metra w Warszawie rozpocznie się w 1940 roku — oświadczył naczelny dyrektor tramwajów i autobusów w stolicy Michał Butkiewicz* [132]. Czy to kolejny element kampanii wyborczej Starzyńskiego? Czy początek prac był naprawdę tak blisko? Uważna lektura artykułu pozwala sądzić, że to nadinterpretacja lub gonienie za sensacją przez dziennikarza przeprowadzającego wywiad. Oddajmy głos dyrektorowi Butkiewiczowi: *Próby techniczne i plany gotowe będą w r. 1940 i dopiero wtedy można będzie przystąpić do budowy pierwszej linii metra z północy na południe tj. z Wierzbna na Żolibórz*. Dziennikarz dopytuje, kiedy ruszą pierwsze pociągi metra, na co dyrektor odpowiada, że *Nie wcześniej, niż za lat 5–6, nawet gdyby wszystkie trudności finansowe były rozwiązane* [podkreślenie moje — J.J.]. Tu pojawia się kluczowa kwestia: Butkiewicz stwierdza, że gdyby nie trzeba było martwić się finansami, to cały projekt techniczny byłby gotowy w roku 1940, a pierwszy fragment linii mógłby zostać oddany do użytku w latach 1943–44. Ale pieniądze, a właściwie ich brak, to najistotniejszy problem warszawskiego metra. Jednak dziennikarz, nie zważając na to, konkluduje w podniosłym tonie: *A więc już za dwa lata zadźwięczą przy budowie warszawskiego metra młoty i kielnie. I w domeny kanalizacji, jak niedawno linia średnicowa, wkroczy nie mniej potrzebna — kolej podziemna*.

A jak w rzeczywistości wyglądały perspektywy finansowe dla metra? W Czteroletnim planie inwestycyjnym miasta stołecznego Warszawy 1938/39 r. — 1941/42 r. zaplanowano środki tylko na prace przygotowawcze. Wyjaśniano to w następujący sposób: *Jakkolwiek budowa metra jest bardzo pożądana, nie przewiduje jej się w niniejszym planie. Z jednej bowiem strony prace przygotowawcze wymagają dłuższego czasu, z drugiej zaś wielki koszt tej inwestycji utrudnia jej realizację. W okresie czteroletnim zostanie zakończona pierwsza faza, mianowicie badania terenowe, opracowanie szczegółowych projektów i roboty wstępne. Po tej pierwszej fazie będzie można przystąpić do budowy. Na powyższe prace, obejmujące wiercenia geologiczne i badania gruntu, budowę sztolni odwadniających oraz przeróbki przewodów wodociągowych, kanalizacyjnych i instalacji elektrycznych przeznacza się 2.200.000 zł* [133]. W ramach tej kwoty w pierwszym roku budżetowym przeznaczono na ten cel 250

tysięcy złotych, a w kolejnych trzech latach po 650 tysięcy złotych [134]. Jednak już w kolejnym preliminarzu budżetowym na rok 1939/40 zapisano na potrzeby metra tylko 180 tysięcy złotych, było to więcej niż w budżecie na rok 1938/39, kiedy wydano na ten cel 135 tysięcy złotych, jednak mniej, niż zakładano w czteroletnim planie inwestycyjnym [135]. Jednocześnie trudno było liczyć na jakieś dodatkowe środki z budżetu w tym czasie, ponieważ ta miejska pięciolatka inwestycyjna planowana była pod znakiem przygotowań do Powszechnej Wystawy Krajowej w Warszawie. Miała się ona odbyć w roku 1944 na Saskiej Kępie, i w ramach przygotowań do niej, poza przyszykowaniem niemal od zera terenów wystawowych, miał powstać między innymi most im. Józefa Piłsudskiego i Dzielnica Marszałka [136]. Były to również bardzo kosztowne inwestycje.

Skoro w miejskim budżecie przynajmniej do roku 1942 nie było środków na rozpoczęcie budowy metra, to czy możliwe było znalezienie jakichś innych źródeł finansowania tej inwestycji? W swoich wspomnieniach na temat pracy w BSKP profesor Henryk Stamatello twierdzi, że problem ten zamierzano rozwiązać następująco: *Biuro* [Studiów Kolei Podziemnej] *miało za cel przygotowanie materiałów do ogłoszenia przetargu międzynarodowego na budowę pierwszej linii metra. Przedsiębiorstwo albo firma wygrywająca przetarg miały opracować projekt i przeprowadzić budowę, oddając całą inwestycję do eksploatacji wraz z taborem. Miasto miało na ten cel otrzymać kredyty gwarantowane przez państwo* [137]. Podobny pogląd przedstawił inżynier Mieczysław Krajewski, który po wojnie niemal od początku piastował kierownicze stanowiska przy projektowaniu SKM i metra głębokiego. Opisując w skróconej formie komunikacyjną historię Warszawy, wspominał, że *Do wybuchu drugiej wojny światowej do realizacji kolei miejskiej nie dochodzi. Budowa nawet pierwszej linii „A" jest przedsięwzięciem ponad siły Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Sprawą zainteresowano kapitał zagraniczny. Ponieważ jednak propozycje kapitału zagranicznego okazały się dla Miasta niekorzystne, do ich sfinalizowania nie doszło. Zamierzono utworzyć Towarzystwo mieszane przy kooperacji miasta, państwa i kapitału prywatnego, które jako wydzielona jednostka prawna miałoby prawo wypuszczenia obligacji na budowę I linii kolei podziemnej. Wybuch drugiej wojny światowej przeszkodził realizacji tej koncepcji* [138]. Tu od razu nasuwa się pytanie: czy aby na pewno mowa o końcu lat 30.? To opis zbliżony do wysiłków związanych ze zdobyciem inwestora z lat 1929–31. A jednak Witold Pytowski, który po wojnie pracował z Krajewskim, napisał w swoich wspomnieniach, że *o Krajewskim mówiono, że już przed wojną w Ministerstwie Komunikacji zajmował się studiami nad Szybką Koleją Miejską. W owych czasach podobno odbywały się rozmowy z niemieckim Siemensem, który opracował jakieś wstępne studia dla Warszawy* [139]. O przedwojennym zaangażowaniu Krajewskiego w prace nad metrem wspomina również w swojej książce Andrzej Zawistowski [140]. Możliwe więc, że

Krajewski pisał z własnego doświadczenia. Znów pojawia się pytanie: czy chodzi o początek czy koniec lat 30.? Trudno odpowiedzieć na te pytania. W tym kontekście ciekawa jest również wypowiedź zastępcy Starzyńskiego — wiceprezydenta Juliana Kulskiego — który wspominał: *nie podejmował Starzyński akcji w oczywisty sposób przerastających bieżące i osiągalne środki miasta. I tak nie dał się wciągnąć w bezpośrednie budownictwo mieszkaniowe, odraczał również podjęcie inwestycji kolei podziemnej [...]. Troszczył się natomiast, aby te potrzeby mieć bez przerwy w pamięci i obejmować je planami. Szukał ustawicznie źródeł na sfinansowanie programów inwestycyjnych zestawianych jednak według podwójnej zasady: to na co nas stać, przy pełnym wysiłku i według odpowiednio wyważonej hierarchii potrzeb* [141]. Wydaje się jednak, że do końca pięciolatki inwestycyjnej 1938–42 w tej hierarchii metra nie było. Priorytetem była Powszechna Wystawa Krajowa w roku 1944. A na nią metra nie zdążono by już raczej zbudować.

To, co możemy stwierdzić na pewno, to to, że w ramach przyznanych środków Biuro Studiów Kolei Podziemnej prowadziło prace przygotowawcze. Jan Kubalski w opracowaniu *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58* wymienił zagadnienia techniczne, które udało się opracować jednostce pod jego kierownictwem:

1. *ogólny plan linii metra*
2. *ogólny plan linii A i B*
3. *trasę metra linii B — Ogród Saski — Praga*
4. *profile linii A i B*
5. *plan szczegółowy linii A w podziałce 1:1000*
6. *stację metra linii A — Dworzec Główny*
7. *przejście tunelu metra pod tunelem średnicowym PKP na ul. Marszałkowskiej*
8. *szkice i plany skrzyżowań tunelów z siecią wodociągową i kanalizacyjną*
9. *obliczenia wstępne konstrukcji tunelu metra*
10. *obliczenia skrajni i obrysia taboru*
11. *kosztorysy wstępne budowy.*

Latem 1939 roku rozpoczęto kolejną serię wierceń badawczych na skrzyżowaniu ulicy Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich [142]. Tuż przed wybuchem wojny inżynier Kubalski został wysłany do miast, w których istniały już systemy kolei podziemnej, w tym do Madrytu. W mieście tym dopiero co zakończyły się walki hiszpańskiej wojny domowej; kierownik warszawskiego Biura Studiów Kolei Podziemnej miał ocenić, jak tamtejsze metro sprawdziło się w roli schronów przeciwlotniczych i jakie poniosło zniszczenia w skutek

bombardowań [143]. Świadczy to o tym, że projekt starano się dostosować do nowej, trudnej sytuacji, w jakiej znalazła się II RP. Wybuch II wojny światowej stanowił punkt zwrotny w historii Warszawy. Stefanowi Starzyńskiemu nie dane było zasłynąć jako twórcy warszawskiego metra, historia wyznaczyła mu inną, bardziej heroiczną rolę. Do planów budowy kolei podziemnej powrócono dopiero po roku 1945, w niemal doszczętnie zburzonej przez Niemców stolicy. ■

---

78 G. Piątek, *Sanator: kariera Stefana Starzyńskiego*, Warszawa 2016, s. 27–28.

79 G. Piątek, op. cit., s. 135.

80 Z. Słomiński, op. cit., s. 52–53.

81 Z. Słomiński, op. cit., s. 21.

82 G. Piątek, op. cit., s. 30.

83 Sprawozdania Komisji Rewizyjnej m.st. Warszawy. Tramwaje i Autobusy, Warszawa 1939, s. 7.

84 G. Piątek, op. cit., s. 31–32.

85 G. Piątek, op. cit., s. 34.

86 G. Piątek, op. cit., s. 132.

87 „Robotnik” 1934, R.40, nr 318, s. 4.

88 G. Piątek, op. cit., s. 147.

89 M. Gąsiorowski (oprac.), *Czteroletni plan inwestycyjny miasta stołecznego Warszawy 1938/39 r. — 1941/42 r. : projekt Wydziału Finansowego*, Warszawa 1937 [?], s. 48.

90 J. Rossman, op. cit., s. 50.

91 Politechnika Warszawska. Skład osobowy i plan studiów na rok akademicki 1936/37, Warszawa 1936, s. 27.

92 J. Rossman, op. cit., s. 50.

93 J. Jastrzębski, *Metro w przedwojennej Warszawie, cz. 2: Plany metra prezydenta Starzyńskiego*, „Skarpa Warszawska” 2014, nr 2, s. 43.

94 A. Rogiński, *Bitwy o metro*, Warszawa 2008, s. 29.

95 A. Zawistowski, *Stacja Plac Dzierżyńskiego*, Warszawa 2019, s. 54.

96 H. Stamatello, *Kolej podziemna Warszawy na tle warunków geologicznych*, „Kronika Warszawy" 1939, R. 15, z. 1, s. 42; *Budowa metra w Warszawie rozpocznie się w r. 1940 — oświadczył naczelny dyrektor tramwajów i autobusów w stolicy*, „Express Poranny" 1938, nr 297, s. 3.

97 „Codzienna Gazeta Handlowa" 1938, R. 13, nr 45, s. 2.

98 *Powołanie do życia Komisji kolei podziemnej w Warszawie*, „Echo" 1937, R. 13, nr 319, s. 2.

99 G. Piątek, op. cit., s. 136–137.

100 J. Kubalski, *Zagadnienia komunikacji masowej naszej stolicy*, „Świat" 1938, R. 33, nr 48–49, s. 30–31.

101 G. Piątek, *Wystawa „Warszawa przyszłości" (1936). Między pokazem architektury a „jarmarkiem dydaktycznym"*, „Miejsce. Studia nad sztuką i architekturą polską XX i XXI wieku" 2016, nr 2, s. 157.

102 G. Piątek, op. cit., s. 137.

103 S. Różański, op. cit., s. 334.

104 S. Różański, op. cit., s. 336.

105 Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), I.303.4.2022, Pismo prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego do Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa, 25 VII 1938 r., b.p.

106 M.P. Deszczyński, *Komentarz dra Marka P. Deszczyńskiego do planu warszawskiego metra z 1938 r. ze zbiorów CAW*, „Dzieje" [online], 31 sierpnia 2011 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://dzieje.pl/aktualnosci/komentarz-dra-marka-p-deszczynskiego-do-planu-warszawskiego-metra-z-1938-r-ze-zbiorow-ca>.

107 A. Rogiński, *Bitwy o metro*, Warszawa 2008, s. 89.

108 *Nowe przystanki staną na ulicach miasta*, „Dobry Wieczór! Kurjer Czerwony: ilustrowane pismo codzienne" 1938, nr 46, s. 7.

109 A. Kotuszewski et al., *Warszawskie tramwaje elektryczne — 100 lat 1908–2008*, kolegium red. Andrzej Bojanowski et al., t. 4, Warszawa 2008, s. 284.

110 Dziennik Zarządu m. st. Warszawy nr 33/34 z 4 czerwca 1937, s. 9.

111 Dziennik Zarządu m. st. Warszawy nr 48 z 23 lipca 1937, s. 3.

112 Dziennik Zarządu m. st. Warszawy nr 77 z 8 listopada 1937, s. 2.

113 Dziennik Zarządu Miejskiego w m.st. Warszawie nr 9 z 15 lutego 1938, s. 3.

114 „Warszawski Dziennik Narodowy" 1938, nr 208 B.

115 W. Lewandowski, *Wystawa „Warszawa wczoraj, dziś, jutro"*, „Kronika Warszawy" 1938, nr 2–3, s. 137.

116 W. Lewandowski, op. cit., s. 136–138.

117 J. Rossman, op. cit., s. 55–56.

118 *Wiercenia na przyszłej trasie kolei podziemnej*, „Codzienna Gazeta Handlowa" 1938, R. 13, nr 252, s. 2.

119 *Odsłonięcie murów obronnych w Warszawie*, „Kurjer Warszawski" 1938, R. 118, nr 279 (wydanie poranne), s. 1.

120 *Relacja ppłk. Adama Englerta o warszawskim Arsenale* [w:] *Archiwum Prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego*, pod red. M.M. Drozdowski, Warszawa 2004, s. 158–160.

121 *Otwarcie nowego targowiska na Saskiej Kępie*, „Kurjer Warszawski" 1938, R. 118, 1938, nr 332 (wydanie poranne), s. 7.

122 *Warszawa zyskała nową arterię komunikacyjną*, „Gazeta Polska" 1938, R. 10, nr 344, s. 6.

123 „Gazeta Polska" 1938, nr 347, s. 1.

124 G. Piątek, op. cit., s. 268.

125 G. Piątek, op. cit., s. 265.

126 G. Piątek, op. cit., 269–271.

127 J. Rossman, op. cit., s. 56.

128 A. Rogiński, op. cit., s. 30.

129 H. Stamatello, op. cit., s. 42.

130 H. Stamatello, op. cit., s. 42.

131 E. Rühle, *Badania geologiczne pod kątem budowy metra w Warszawie w latach 1950–1954*, „Przegląd Geologiczny" 1984, Vol. 32, No 3, s. 121.

132 *Budowa metra w Warszawie rozpocznie się w 1940 roku*, „Express poranny" 1938, nr 297, s. 3.

133 M. Gąsiorowski (oprac.), op. cit., s. 61.

134 M. Gąsiorowski (oprac.), op. cit., s. 64.

135 Preliminarz Nadzwyczajny Miasta Stołecznego Warszawy. 1.IV.1939 – 31.III.1940, Warszawa 1939, s. 6–7.

136 G. Piątek, op. cit., s. 270.

137 H. Stamatello, *Moja droga do urbanistyki*, „Kronika Warszawy" 1988, nr 3/4 (75–76), s. 24.

138 M. Krajewski, *Od tramwaju konnego do metra*, „Stolica" 1967, R. 22, nr 6, s. 14.

139 W. Pytowski, *Jak budowano głębokie metro w Warszawie*, Warszawa 2001, s. 10.

140 A. Zawistowski, op. cit., s. 68.

141 J. Kulski, *Z minionych lat życia 1892–1945*, Warszawa 1982, s. 213.

142 J. Rossman, op. cit., s. 56.

143 J. Rossman, op. cit., s. 58.

ROZDZIAŁ IV

Szybka kolej w zburzonej Warszawie

Wybuch II wojny światowej brutalnie przerwał wcześniejsze plany budowy metra. Po niemal miesiącu zmagań poważnie zniszczone w wyniku walk i bombardowań miasto zostało zajęte przez Niemców. Nowe okupacyjne władze zaczęły swoje krwawe rządy od aresztowania prezydenta Stefana Starzyńskiego, którego za wzywanie mieszkańców do oporu spotkała śmierć [144]. Początek okupacji oznaczał kres działalności wielu ważnych instytucji, którym zabroniono funkcjonować. Jednak infrastruktura miejska musiała działać, i to na tyle efektywnie, żeby realizować zamierzenia okupacyjnych władz wobec zajętego przez nie miasta.

Przez cały okres okupacji działało przedsiębiorstwo Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy, któremu niemieckie władze zmieniły nazwę na — obowiązującą jeszcze długo po wojnie — Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Wprowadzono niemieckie kierownictwo i nadzór, ale znaczna część przedwojennych pracowników dalej pełniła swoje obowiązki. Polscy fachowcy dokładali wszelkich starań, by warszawska komunikacja miejska przetrwała w jak najlepszym stanie okupacyjne rządy, dzięki czemu mogłaby dalej służyć mieszkańcom po wyczekiwanym wyzwoleniu.

Nie zapomniano również o metrze — na miarę zaistniałych okoliczności nadal studiowano pewne zagadnienia związane z koleją podziemną, żeby po wojnie móc wrócić do przerwanych projektów. Wszelkie zamierzenia przekreśliło jednak powstanie warszawskie. W ogólnej zagładzie miasta zniszczone zostały również biura przedsiębiorstwa przy ulicy Młynarskiej, w których spłonęły niemal

wszystkie dokumenty związane z planowanym metrem. Podsumowując historię przedwojennych projektów, inżynier Kubalski napisał, że pewną część dokumentacji technicznej metra udało się ocalić poszczególnym pracownikom BSKP [145]. Z innej jego relacji wiemy, że on sam ukrył część materiałów w podziemiach podstacji tramwajowej przy ulicy Słowackiego 45 A na Żoliborzu [146]. Czy innym pracownikom również udało się ocalić jakieś dokumenty przed zniszczeniem, czy inżynier skromnie podzielił się własnymi zasługami ze swoimi współpracownikami? Udział innych pracowników w zabezpieczaniu dokumentów potwierdza artykuł inżyniera Mieczysława Krajewskiego. Pisał on o tym, że *materiały obliczeniowe i rysunkowe ocalone przez poszczególnych pracowników Biura Studiów* [Kolei Podziemnej] *lub odtworzone przez nich z pamięci na zamówienie Biura Odbudowy Stolicy (BOS) zostały przekazane Pracowni Komunikacyjnej BOS dla ewentualnego wykorzystania w dalszych pracach nad projektem szybkiej kolei miejskiej* [147]. W innym opisie Krajewski precyzuje, że wśród odzyskanych i odtworzonych materiałów większość stanowiły dane z wierceń geologicznych [148]. Zupełną rewelację przyniósł jednak artykuł opublikowany w roku 1951 w „Trybunie Robotniczej". Tekst powstał przy okazji początku prac nad projektem metra głębokiego, zawierał jednak podsumowanie wcześniejszych inicjatyw związanych z koleją podziemną. Można w nim przeczytać, że [r]*ezultaty próbnych wierceń prowadzonych przed wojną niemal całkowicie zginęły. Przypadkiem spod gruzów budynków tramwajowych na Młynarskiej wydobyto część tych dokumentów* [149]. Ta informacja nie powtarza się w żadnym innym opisie czy relacji. Czy faktycznie tak było? Czy to tylko kaczka dziennikarska? Tak czy inaczej trudno jednak odpowiedzieć na pytanie, co właściwie ocalało i jaką miało wartość dla dalszych prac. Wiemy tylko, że materiały te zostały przekazane do Biura Odbudowy Stolicy, nie wiemy jednak, co dalej się z nimi stało.

Rok 1945 jest niezwykle ważną cezurą dla Warszawy — wtedy właśnie zapadła decyzja o odbudowie niemal doszczętne zniszczonego miasta. Narzędziem do urzeczywistnienia tych zamierzeń stał się tzw. dekret Bieruta o odebraniu gruntów dotychczasowym właścicielom i przejęciu ich przez miasto. Oznaczało to ogromne zmiany warunków kształtowania Warszawy. Z jednej strony umożliwiało stworzenie całkowicie nowego układu komunikacyjnego w miejsce wąskich i wiecznie zatłoczonych uliczek centrum miasta. Gdy znikła konieczność wykupywania działek od prywatnych właścicieli, nawet najśmielsze zamierzenia przedwojennych planistów, jak choćby przebicie trasy N-S z Mokotowa na Żoliborz, znalazły się niemal na wyciągnięcie ręki. Z drugiej jednak strony dotychczasowa infrastruktura poniosła ogromne straty i w znacznej części należało ją odtworzyć niemal od zera — tak właśnie było w przypadku komunikacji miejskiej. Rozwiązaniem problemów komunikacyjnych przyszłej Warszawy miało

się zająć Biuro Odbudowy Stolicy. Przygotowanie projektu efektywnego systemu komunikacji zbiorowej powierzono Pracowni Komunikacyjnej BOS. Po gruntownych analizach zdecydowano się na stworzenie w stolicy nowego środka transportu, który nazwano Szybką Koleją Miejską [150]. Pomimo że z dzisiejszego punktu widzenia nazwa Szybka Kolej Miejska odnosi się do kolei aglomeracyjnej, a nie do metra, to ówcześnie planowany środek transportu bardziej przypominał kolej podziemną niż obecną SKM. Wprawdzie tylko część trasy miała przebiegać pod ziemią, a dłuższy odcinek na powierzchni, ale podobnie jest na przykład w przypadku metra londyńskiego. Ówczesny projekt miał jednak realizować inne założenia powszechnie przyjętej definicji metra — pociągi miały kursować z dużą częstotliwością, a trasa miała być bezkolizyjna i całkowicie niezależna od innych środków transportu.

[image]

Projektowany przebieg linii SKM przez Mokotów. Archiwum Państwowe w Warszawie (APW), Biuro Odbudowy Stolicy, sygn. arch. 8327, Dzielnica Mokotów [odbudowa Warszawy w rejonie dzielnicy Mokotów], s. 12

[image]

Projektowany przebieg linii SKM przez Muranów. APW, Biuro Odbudowy Stolicy, sygn. arch. 8329, Dzielnica Muranów [odbudowa Warszawy w rejonie dzielnicy Muranów], s. 10

Pierwszy szkicowy projekt sieci SKM powstał jeszcze w roku 1945. Punktem wyjścia do stworzenia układu tras było założenie, że istniejąca już zelektryfikowana linia średnicowa jest w stanie zaspokoić potrzeby komunikacyjne miasta na osi wschód-zachód. Charakterystyczną cechą proponowanych sieci było to, że skupiały się na kierunku północ-południe. Była to właściwie jedna linia, która miała rozgałęziać się, żeby obsługiwać Śródmieście i znów schodzić się w jeden ciąg komunikacyjny. Pierwsza linia miała zaczynać się na Młocinach i przebiegać wzdłuż ulic Marymonckiej, Słowackiego, dopiero projektowanej Stołecznej (obecnie ulica Popiełuszki) i docierać na Muranów. W okolicy skrzyżowania ulic Stawki i Zamenhofa przewidziano rozwidlenie. Odnoga przeznaczona jako pierwsza do realizacji miałaby biec ulicą Zamenhofa, dalej

Bielańską i przez place Teatralny, Saski i Napoleona (obu podanych nazw używano tylko krótko po wojnie, są to dzisiejsze place Piłsudskiego i Powstańców Warszawy), dalej Szpitalną i Kruczą do placu Zbawiciela. Stamtąd Marszałkowską i Puławską na Mokotów, gdzie w rejonie alei Niepodległości i ulicy Odyńca obie odnogi łączyłyby się. Następnie trasa biegłaby przez Wierzbno aż na Służewiec, gdzie kończyłaby się za Wyścigami. Cała trasa miałaby 20 km, z czego tylko 6 km śródmiejskiego odcinka w tunelu. Druga odnoga między Muranowem a Mokotowem biegłaby wzdłuż planowanej trasy N-S (obecnie tak przebiega aleja Jana Pawła II) [151].

[image]

Legenda do planu, zwraca uwagę zamienne użycie określeń metro i miejska kolej szybkobieżna. APW, Biuro Odbudowy Stolicy, sygn. arch. 8327, Dzielnica Mokotów [odbudowa Warszawy w rejonie dzielnicy Mokotów], s. 11

Od lipca 1947 roku prace nad projektem SKM prowadził Wydział Komunikacji Dyrekcji Planowania Przestrzennego BOS [152]. Jego naczelnikiem był inż. Mieczysław Krajewski [153], którego wspominałem już w kontekście przedwojennych prac nad metrem. Podobno w czasie okupacji opracowywał on projekty metra w jednym z konspiracyjnych zespołów [154]. Niestety nic więcej na ten temat nie udało mi się ustalić, ale nawet te skąpe informacje świadczą o staraniach zachowania ciągłości prac nad metrem. Dorobek Wydziału Komunikacji DPP BOS przedstawiono Naczelnej Radzie Odbudowy Warszawy, która 11 lutego 1948 roku podjęła uchwałę powołującą Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej w ramach Biura Odbudowy Stolicy. Na kierowniczym stanowisku pozostał Krajewski. Warunki pracy nowo utworzonej jednostki były bardzo trudne. Wyznaczono jej doniosłe zadanie, ale właściwie nie udostępniono odpowiednich środków do jego realizacji. W zniszczonym mieście brakowało dosłownie wszystkiego. Na siedzibę biuro otrzymało kilka niewielkich i nieodpowiednich pomieszczeń pozbawionych nawet podstawowego wyposażenia biurowego. Początkowo z braku wystarczających środków pozwalających na zatrudnienie odpowiedniej liczby własnych fachowców zatrudniano pracowników innych instytucji po godzinach ich pracy. Inżynier Krajewski nie mógł się doczekać nie tylko przydziału samochodu służbowego na potrzeby biura, lecz początkowo także oficjalnej nominacji na stanowisko, które miał objąć. Pomimo tych trudności prace postępowały w szybkim tempie i wstępny projekt przebiegu tras SKM został

opracowany [155].

W roku 1948 przeprowadzono serię badań gruntu, która potwierdziła oceny z badań prowadzonych w latach 1938–39. Warunki geologiczne Warszawy nie sprzyjały budowie metra, zwłaszcza z uwagi na dużą niejednorodność gruntów i obecność nawodnionych piasków, ale przyjęto, że w przypadku SKM nie będzie to stanowić dużego problemu, ponieważ trasy będą przebiegać w wykopie albo płytkim tunelu, więc uniknie się najtrudniejszych warunków, które panowały poniżej 30 metrów pod poziomem ulic [156]. W maju 1948 roku gotowy był projekt wprowadzający pewne zmiany względem przygotowanego trzy lata wcześniej. W ramach pierwszego etapu zakładano budowę odcinka o długości 21 km, który miał mieć 23 stacje. I linia nadal miała się zaczynać na Młocinach, ale kończyć na Ursynowie. Jako pierwszy do realizacji rekomendowano nieco inny niż wcześniej przebieg. Początkowo linia również biegłaby wzdłuż Marymonckiej, ale później odbijała na południe i biegła wzdłuż nieistniejących jeszcze wtedy odpowiedników ulic Reymonta i Broniewskiego, przez niewytyczony plac Grunwaldzki do Dworca Gdańskiego. Dalej zaś wzdłuż Nowomarszałkowskiej, czyli dzisiejszej ulicy Andersa, do Marszałkowskiej i na południe w kierunku Mokotowa i Służewca bez większych zmian. Dopiero na Ursynowie, ówcześnie niemal bezludnym, trasa biegła ciągiem zbliżonym do obecnej I linii metra zamiast jak we wcześniejszym projekcie wzdłuż Puławskiej. Na późniejszym etapie prac planowano też budowę linii wschód-zachód łączącej Włochy z Gocławkiem. Miała ona przebiegać wzdłuż ulicy Wolskiej i Chłodnej, a w centrum miasta wzdłuż dopiero co budowanej Trasy W-Z[157]. Nie był to jednak projekt ostateczny.

Podsumowaniem prac Biura Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej był dokument zatytułowany *Projekt wstępny I-ej linii SKM w W-wie. Metro. Młociny-Służewiec-Natolin* — praca zespołowa pod redakcją inż. Mieczysława Krajewskiego przy współudziale Mieczysława Cybulskiego, którą zaprezentowano w listopadzie 1948 roku [158]. Jedyną większą zmianą wobec projektu z maja tego samego roku było wybranie na Bielanach jako pierwszej do realizacji odnogi biegnącej wzdłuż ulicy Kasprowicza i wzdłuż Stołecznej do placu Grunwaldzkiego, a dalej bez zmian. Zwiększono też liczbę stacji do 24. Jedynie nieco ponad 7 km trasy miało przebiegać w tunelu, pozostałe zaś 14 km zamierzano poprowadzić w płytkich wykopach bądź na nasypach o wysokości nawet 4 metrów. W odcinkach tunelowych planowano położenie szyn od 7 do 11 metrów pod poziomem ulicy. Tylko część tuneli miała być budowana metodą górniczą, pozostałe — metodą odkrywkową. Szacowano, że budowa trasy podstawowej I linii SKM potrwa około 6 lat [159]. Przewidywano zasilanie górne, czyli takie jakie znamy z tramwajów, co w dużej mierze było podyktowane względami bezpieczeństwa. Sporą część swojej trasy pociągi SKM miały pokonywać na powierzchni, a tam zastosowanie tzw. trzeciej szyny stwarzałoby

dodatkowe zagrożenie, natomiast zimą wymuszałoby każdorazowe odśnieżanie trasy [160].

Projekt wstępny I-ej linii SKM w W-wie. Metro. Młociny-Służewiec-Natolin przedłożono Radzie Komunikacyjnej przy Ministerstwie Komunikacji. Dokument ten został rozpatrzony 25 marca 1949 roku i skierowany do dalszych prac. W latach 1949–50 kontynuowano prace przygotowawcze. Prowadzono również badania geologiczne miasta — wykonano 180 wierceń o głębokości 30–40 metrów. W książce *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58* podkreślano, że największą zaletą projektu SKM był stosunkowo niewielki koszt realizacji zarówno w porównaniu do znacznie wyższych kosztów metra głębokiego, jak i w odniesieniu do budowy metra płytkiego przebiegającego w całości pod ziemią. Natomiast głównymi niedogodnościami były przewidywane kolizje istniejącej infrastruktury z planowanymi nasypami i wykopami, które wymagały kosztownych przebudów, oraz paraliż miasta w czasie realizacji tuneli budowanych metodą odkrywkową [161]. Jednak w wydanej w roku 1962 publikacji autorzy nie mogli sobie pozwolić na przytaczanie innych wad tego systemu, które ostatecznie zadecydowały o wstrzymaniu jego realizacji.

W swojej doskonałej książce *Stacja Plac Dzierżyńskiego* Andrzej Zawistowski przywołuje dokumenty archiwalne, z których otwarcie wynika, że Szybka Kolej Miejska nie spodobała się wojskowym z generałem Jerzym Bordziłowskim na czele. Istota projektu SKM — linie w wykopach, tylko częściowo w płytkim tunelu, o przebiegu północ-południe — nie miała żadnego zastosowania wojskowego. Generał wskazywał, że metro powinno pełnić funkcję schronu dla ludności, umożliwiać składowanie broni, amunicji, a nawet prowadzenie produkcji uzbrojenia czy niepostrzeżone manewry wojska. Bordziłowski, mimo że był radzieckim oficerem przydzielonym do Ludowego Wojska Polskiego, wykazywał dobrą orientację w polskich warunkach, skoro zwracał uwagę, że jeśli chodzi o przemieszczanie wojska, to *w Warszawie podczas powstania rolę tę spełniały nawet kanały kanalizacyjne*. Te wszystkie funkcje pełnić mogło metro o zagłębieniu przynajmniej 30–50 metrów pod powierzchnią ulic[162]. Początkowo wydawało się, że postulaty wojskowych nie będą brane pod uwagę, ponieważ projekt uzyskiwał akceptację na kolejnych szczeblach zbiurokratyzowanej machiny państwowej. W połowie października 1949 roku był to komitet wykonawczy Naczelnej Rady Odbudowy Warszawy, a w marcu 1950 roku Biuro Polityczne KC PZPR. Tu jednak podjęto decyzję o konieczności skonsultowania projektu ze specjalistami radzieckimi [163]. Wydaje się, że uznawano to za swoistą formalność, już od dłuższego czasu realizację SKM uważano bowiem za niemal pewną. Jeszcze w styczniu 1948 roku, decydując o ostatecznym kształcie Trasy W-Z i rozpatrując zasadność poprowadzenia tunelem i mostem Śląsko-Dąbrowskim linii tramwajowej, zastrzegano, że to rozwiązanie

tymczasowe, tylko do momentu uruchomienia Szybkiej Kolei Miejskiej. Po jej otwarciu torowisko tramwajowe miało zostać usunięte, a przepustowość Trasy W-Z miała się zwiększyć [164]. Wydawało się, że projekt Szybkiej Kolei Miejskiej zaczyna się konkretyzować.

[image]

Ozdobna karta tytułowa sprawozdania z prac Biura SKM. Wyraźnie widoczna trakcja górna, którą przewidywano dla pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. APW, Metroprojekt Szybka Kolej Miejska, sygn. arch. 416, Sprawozdanie z prac Biura Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie w okresie od 1.3 do 1.6 1948 r., s. 1

W lipcu 1949 roku „Życie Warszawy" oprócz charakterystyki projektu SKM zamieściło także informację, że do roku 1952 gotowe będą szczegółowe plany, a w 1954 ruszą prace przy pierwszym odcinku. Jako pierwszy miał powstać fragment o długości 9 kilometrów z Młocin do ulicy Królewskiej. Zamierzano go ukończyć jeszcze w planie 6-letnim, czyli do końca roku 1955, co brzmi dość optymistycznie w świetle powyższych dat [165]. Czytelnikom popularnego dziennika nie dane było jednak się o tym przekonać. Jak już wspomniałem, projekt SKM przesłano do Moskwy do zaopiniowania, co nie powinno dziwić z uwagi na to, że Związek Radziecki posiadał już wtedy doświadczenie w budowie metra, na które liczono. Na początku sierpnia 1950 roku do Warszawy przyjechali rzeczoznawcy z moskiewskiego Metrostroju — przedsiębiorstwa, które budowało metro w Moskwie [166]. Zapoznawali się oni z warszawskimi warunkami i pod koniec września na specjalnym spotkaniu w Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego przedstawili dokument, w którym zawarli swoje wnioski. Wskazywał on słabości przyjętego w projekcie SKM sposobu poprowadzenia linii w płytkich tunelach i wykopach. Eksperci z ZSRR wypunktowali wiele wad przyjętego rozwiązania, między innymi hałas, który towarzyszyć będzie przejazdowi pociągów oraz problemy wynikające z zastosowania trakcji górnej. Przede wszystkim jednak wskazywali, że SKM nie będzie miała żadnego znaczenia militarnego. Bez odpowiedniego zagłębienia tunele SKM nie mogły zostać wykorzystane jako schrony przeciwlotnicze dla ludności [167]. Moskwa zalecała większe zagłębienie tunelu, na wzór metra moskiewskiego. W ówczesnej rzeczywistości oznaczało to koniec projektu SKM. W PKPG przychylono się do tych uwag [168]. Strona radziecka przedstawiła nawet własny projekt przebiegu tras metra głębokiego w Warszawie [169].

[image]

Okładka dodatku do „Sztandaru Młodych” z marca 1951 roku. Mimo że w numerze opisywano już metro głębokie, ilustracja przedstawia jeszcze koncepcję SKM — ten właśnie skrót można wypatrzeć na ścianie wagonu. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej istniało tylko do 1 stycznia 1951 roku, kiedy to zostało przekształcone w przedsiębiorstwo państwowe Metrobudowa. Wiązało się to z uchwałą rządu z 14 grudnia 1950 roku o budowie w stolicy metra głębokiego [170]. Oznaczało to konieczność poniesienia ogromnych kosztów, ale w tym przypadku decydowały względy polityczne, a nie rachunek ekonomiczny. Gotowy projekt SKM wstrzymano. Jego twórców zaangażowano w prace nad metrem głębokim. Jako swego rodzaju rekompensatę za to, że projekt, nad którym pracowali, został z dnia na dzień porzucony, otrzymali oni wysokie odznaczenia państwowe. Poinformowano o tym jednocześnie z ogłoszeniem decyzji o realizacji metra głębokiego: *W uznaniu zasług położonych przy opracowywaniu projektów budowy metro warszawskiego, Prezydent RP Bolesław Bierut nadał odznaczenia państwowe wyróżniającym się pracownikom Biura Projektów „Metro”*. Taka instytucja nigdy nie istniała, chodziło oczywiście o Biuro Projektów SKM, ale wymienienie tej nazwy mogło wzbudzić w czytelnikach niepotrzebne pytania o to, co stało się z tak zachwalaną Szybką Koleją Miejską. Mieczysław Krajewski otrzymał order „Sztandar Pracy” I klasy, jedno z najwyższych odznaczeń państwowych, inni pracownicy — złote, srebrne i brązowe Krzyże Zasługi. Dekoracja odbyła się 11 grudnia 1950 roku, czyli na trzy dni przed oficjalnym podjęciem uchwały o budowie metra głębokiego [171].

Pozostaje pytanie: czy Szybka Kolej Miejska byłaby dobrym rozwiązaniem dla Warszawy? Andrzej Zawistowski ocenia, że było to metro na miarę ówczesnych potrzeb, ale i finansowych możliwości Warszawy [172]. Trudno jednak odmówić słuszności radzieckim ekspertom, którzy wskazywali ujemne strony odkrytych wykopów: hałas i problemy eksploatacyjne zimą. Do tego dochodziły jeszcze podzielenie miasta przez głębokie wykopy, liczne kolizje z infrastrukturą podziemną i wysoka uciążliwość prac odkrywkowych w czasie budowy [173]. Na pewno SKM miałaby szanse na realizację, gdyby decydowały względy finansowe, a nie wojskowe. ■

144 M. Gołębiewicz, *Zakończenie śledztwa w sprawie zabójstwa Prezydenta m. st. Warszawy*

Stefana Starzyńskiego, komunikat IPN z 8 września 2014 roku. Dostępny w internecie: <https://ipn.gov.pl/pl/dla-mediow/komunikaty/11943,Zakonczenie-sledztwa-w-sprawie-zabojstwa-Prezydenta-m-st-Warszawy-Stefana-Starzy.html>.

145 J. Rossman, op. cit., s. 58.

146 A. Rogiński, op. cit., s. 30.

147 M. Krajewski, *Od tramwaju konnego do metra (II)*, „Stolica" 1967, nr 20, s. 12.

148 M. Krajewski, *Metro Warszawskie*, „Problemy" 1952, nr 9, s. 583.

149 L. Dąbrowski, *Narodziny warszawskiego metra*, „Trybuna Robotnicza" 1951, nr 196, s. 5.

150 J. Rossman, op. cit., s. 59.

151 J. Rossman, op. cit., s. 61.

152 Archiwum Państwowe w Warszawie (APW), Metroprojekt Szybka Kolej Miejska, sygn. arch. 416, Sprawozdanie z prac Biura Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie w okresie od 1.3 do 1.6 1948 r., s. 6.

153 APW, Biuro Odbudowy Stolicy, sygn. arch. 192, Listy pracowników Dyrekcji Planowania Przestrzennego, s. 3.

154 E. Hera, *Z biegiem lat, z biegiem wydarzeń (1939–1956)*, Łomianki 2011, s. 222.

155 APW, Metroprojekt Szybka Kolej Miejska, sygn. arch. 416, Sprawozdanie z prac Biura Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie w okresie od 1.3 do 1.6 1948 r., s. 6–8.

156 J. Rossman, op. cit., s. 147 i 152.

157 APW, Metroprojekt Szybka Kolej Miejska, sygn. arch. 416, Sprawozdanie z prac Biura Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie w okresie od 1.3 do 1.6 1948 r., s. 15 i 22.

158 A. Zawistowski, op. cit., s. 80–81.

159 J. Rossman, op. cit., s. 70–73.

160 A. Zawistowski, op. cit., s. 77.

161 J. Rossman, op. cit., s. 77–78.

162 A. Zawistowski, op. cit., s. 77–78.

163 A. Zawistowski, op. cit., s. 81.

164 J. Sigalin, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 1, Warszawa 1986, s. 436.

165 *Z Młocin do Śródmieścia w kilkanaście minut*, „Życie Warszawy” 1949, nr 188, s. 8.

166 M. Krajewski, *Od tramwaju konnego do metra (II)*, „Stolica” 1967, nr 20, s. 12.

167 A. Zawistowski, op. cit., s. 89–90.

168 M. Krajewski, *Od tramwaju konnego do metra (II)*, „Stolica” 1967, nr 20, s. 12.

169 A. Zawistowski, op. cit., s. 86.

170 J. Rossman, op. cit., s. 80.

171 *Budujemy warszawskie metro*, „Stolica” 1951, R. 6, nr 1 (216), s. 5.

172 A. Zawistowski, op. cit., s. 85.

173 J. Rossman, op. cit., s. 78.

ROZDZIAŁ V

Metro głębokie

Początek lat 50. XX wieku to okres zaostrzenia się konfliktu zimnowojennego, którego najjaskrawszym przejawem była wojna w Korei. W jej wyniku świat stanął niemal na krawędzi kolejnej wojny światowej. Będąca faktycznym wasalem Związku Radzieckiego Polska Ludowa znajdowała się na pierwszej linii ewentualnego konfliktu jądrowego.

Właśnie w takim kontekście należy rozumieć efekt prac radzieckich ekspertów proszonych o zaopiniowanie przygotowanego systemu SKM. Rekomendowali oni budowę metra głębokiego wzorowanego na kolei podziemnej w Moskwie. Znajdujące się od 30 do 50 metrów pod ziemią tunele mogły — poza pełnieniem zwykłej funkcji komunikacyjnej — stanowić również schronienie dla ludności cywilnej i wojska. Radzieccy wojskowi i eksperci naciskali, by nie rozpoczynać budowy od kierunku północ-południe. Za priorytetowy do zrealizowania uznawali przebieg tuneli z Pragi pod dnem Wisły do Śródmieścia, a stamtąd do Dworca Gdańskiego. Dzięki temu powstałoby alternatywne połączenie kolejowe pod Wisłą umożliwiające transport na osi wschód-zachód nawet w przypadku zniszczenia posiadających strategiczne znaczenie warszawskich mostów kolejowych. Ponieważ rozstaw szyn metra miał być identyczny jak kolejowych (podobnie jak ma to miejsce obecnie), mogłyby więc z nich korzystać wagony kolejowe z transportami wojskowymi. O nierównorzędnym charakterze stosunków Polski Ludowej ze Związkiem Radzieckim dobrze świadczy fakt, że poproszona o zaopiniowanie projektu SKM strona radziecka przedstawiła po prostu własny, zupełnie nowy, projekt sieci metra głębokiego dla Warszawy. Było to pod koniec sierpnia 1950 roku, a, jak wcześniej wspomniałem, już 14 grudnia 1950 roku Prezydium Rządu w Warszawie podjęło decyzję o budowie metra typu

moskiewskiego. Przyszłe metro zaprezentowano w prasie już w drugiej połowie grudnia 1950 roku [174]. Może się wydawać, że projekty powstawały w iście imponującym tempie. Zaledwie cztery miesiące minęły od radzieckiej rekomendacji metra głębokiego do ogłoszenia jego budowy! Dzięki dokumentom, do których dotarł Andrzej Zawistowski, wiemy, że zaprezentowano po prostu gotowy projekt radziecki, jedynie lekko zmodyfikowany [175]. Co więcej, przy ogłaszaniu zilustrowano go materiałami z dopiero co zarzuconego projektu SKM. Choć trudno w to uwierzyć, cała inwestycja powstawała na chybcika. W momencie rozpoczęcia prac nadal było mnóstwo niewiadomych.

Oficjalnie jednak prezentowano inny przebieg konsultacji z radzieckimi doradcami. W kwietniu 1951 roku Witold Rychter, opisując tę inwestycję, podawał wersję oficjalną: *Nasi inżynierowie mogą być dumni. Oto w jesieni roku ubiegłego przyjechali do Warszawy rzeczoznawcy celem przedyskutowania projektu „metra" warszawskiego i zapoznania się z organizacją wykonania. Rzeczoznawcy wyrazili się niezwykle dodatnio o pracach polskich kolegów i okazali wielkie uznanie dla naszych inżynierów. Projekty zostały wspólnie uzgodnione* [176]. Przyznane pracownikom Biura Projektów SKM odznaczenia, o których wspomniałem pod koniec rozdziału o Szybkiej Kolei Miejskiej, idealnie wpisywały się w tę „koleżeńską" narrację.

Nieco inaczej poradzono sobie z tym tematem w innym opisie: *Do Warszawy zaproszono kilku rzeczoznawców radzieckich spośród budowniczych metra moskiewskiego. Zdanie ich zaważyło poważnie na losach projektu. Odstąpiono od poprzedniej koncepcji umieszczenia metra na niewielkiej głębokości częściowo w wykopach. Podobnie jak obecnie kolej średnicowa w Al. Jerozolimskich. Radzieccy inżynierowie odradzili takie dzielenie miasta. «Idźcie głębiej» — brzmiała ich rada. Dawało to wielkie możliwości techniczne, usuwało wiele przeszkód. Skorygowany zgodnie z tymi zaleceniami projekt został przyjęty. Na jego podstawie zapadła uchwała Rządu o budowie metra warszawskiego w grudniu 1950 r.* [177] Opis znacznie lepiej odzwierciedla to, co rzeczywiście się stało, jedynym przekłamaniem jest fragment o tym, że wcześniejszy projekt został skorygowany — to dość eufemistyczne określenie zastąpienia go zupełnie innym i nowym rozwiązaniem. Zakres tego „skorygowania" dobrze ujął inżynier Stanisław Zawistowski, dyrektor Metrobudowy, opisując pomoc radziecką przy warszawskim metrze: *Jeszcze w roku 1950, gdy na naszą prośbę rzeczoznawcy radzieccy z moskiewskiego „Metrostroju" wydawali orzeczenie o naszych projektach, zalecili wprowadzenie szeregu zmian, zarówno odnośnie zagłębienia tunelu, jak i w samym układzie linii Metro oraz sposobie ich elektryfikacji i eksploatacji*. Ponieważ wydawnictwo to miało uwypuklać wkład ZSRR, inżynier mógł napisać wprost to, czego w innych wzmiankach unikano: *uważamy naszych przyjaciół radzieckich za współautorów projektu i współtwórców naszej pięknej*

socjalistycznej inwestycji [178]. W rzeczywistości stronie polskiej faktycznie narzucono rozwiązanie, które sprawdziło się w Moskwie.

Oczywiście znając efekt tamtej inwestycji, łatwo uznać, że budowa metra głębokiego to błąd. Ma ono jednak niezaprzeczalne zalety. W przeciwieństwie do metra płytkiego jest zupełnie niezależne od sieci ulicznej. Pozwala więc na budowę bez konieczności zamykania ruchu ulicznego. Nie ma potrzeby trzymania się przebiegu ulic, co sprawia, że trasy mogą być prostsze, dzięki czemu składy metra mogą rozwijać większą prędkość i rzadziej zwalniać na zakrętach. Metro głębokie pozwala zatem łatwiej zaprojektować sieć tras podziemnych, odpowiadających na potrzeby transportowe miasta [179]. Ten typ kolei podziemnej może być w wielu wypadkach odpowiednim rozwiązaniem. Jednak badania gruntu przeprowadzone na zlecenie Biura Studiów Kolei Podziemnej jeszcze latach 1938—39 wskazywały wyraźnie, że warunki hydrogeologiczne nie sprzyjają dużemu zagłębieniu trasy. Natomiast decyzja o zagłębieniu trasy zapadła w Moskwie, a nie w Warszawie, i lokalnych warunków nie wzięto zupełnie pod uwagę. Już wkrótce miało się okazać, że w warszawskich warunkach metro głębokie będzie twardym orzechem do zgryzienia.

Wróćmy jednak do momentu ogłoszenia decyzji o budowie metra. Uczyniono to oczywiście w podniosłym tonie. Informowano, że do roku 1965 planowana jest realizacja trzech linii o łącznej długości 36 kilometrów. A już na pierwszym etapie prac, czyli do końca roku 1956, miały powstać fragmenty dwóch linii: północ-południe i wschód-zachód o łącznej długości 11 kilometrów, liczące 10 stacji [180]. Niemal tradycyjnie, jak przy każdej większej inwestycji z tamtego okresu, podkreślano braterską pomoc i współpracę ZSRR, tym razem jednak radzieckie doświadczenie na polu budowy kolei podziemnej było faktycznie niezwykle cenne. Informacje o budowie metra w Warszawie niemal obowiązkowo zawierały wzmianki o metrze w Moskwie, które przedstawiano jako *najlepsze i najnowocześniejsze na świecie* [181]. Unikano jednak konkretów. Podawano długość odcinka, który miał być gotowy w ciągu 6 lat, ale nie precyzowano, skąd dokąd będzie można wtedy przejechać. Pewnie z jednej strony wynikało to z faktu, że projekt, którego rozpoczęcie ogłaszano, w rzeczywistości nie był gotowy. Mieszkańcy Warszawy nie byli chyba za bardzo zaskoczeni ogólnikowością udzielanych im informacji. Wiele dziedzin ówczesnego życia otaczała aura tajemnicy, którą usprawiedliwiały niemal codzienne doniesienia prasowe o rewanżystach z zachodnich Niemiec, knującym marszałku Tito, amerykańskim imperializmie i wielu innych zagrożeniach dla ludowej ojczyzny. Informacje dla wrogów mogły zawierać chyba nawet pozornie niewinne publikacje, skoro między rokiem 1950 a 1955 nie ukazał się w sprzedaży żaden plan Warszawy! Metro stanowiło więc przedmiot intensywnej propagandy i jednocześnie było objęte częściową tajemnicą. Wystarczy wspomnieć, że poza pierwszymi artykułami z

przełomu lat 1950–51 przez następne lata nie opublikowano ani jednego planu przyszłego metra! Było to o tyle uzasadnione, że inwestycja miała drugie, wojskowe oblicze. Z tych właśnie powodów na temat budowy metra głębokiego do dziś można usłyszeć i przeczytać wiele półprawd, przekłamań i przeinaczeń.

Jako pierwsze odcinki do realizacji przewidziano fragmenty pierwszej linii pomiędzy placami Unii Lubelskiej i Wilsona (wkrótce, bo już w marcu 1951 roku, przemianowanym na plac Komuny Paryskiej [182]) oraz drugiej linii pomiędzy stacją Próżna a stacją Targowa na Pradze. Jednocześnie powstałaby jednotorowa łącznica do stacji postojowej na Targówku. Jednak również ten etap zamierzano podzielić na dwie fazy. W pierwszej z nich miały zostać uruchomione dwa odcinki biegnące od położonej centralnie stacji Próżna jednocześnie do Dworca Gdańskiego i do Dworca Wileńskiego. Oznaczało to, że w momencie uruchomienia metra długość jego linii wynosiłaby około 6 km, a cały pierwszy etap miał mieć około 10 km. W pierwszej fazie pierwszego etapu powstałaby także wspomniana łącznica o długości około 2,5 km. Dopiero w późniejszym etapie pojawiłby się na niej ruch pasażerski i powstałyby dwie stacje: Szwedzka i Targówek [183]. Oczywiście wybór takiego rozwiązania nie był przypadkowy. Ze strategicznego punktu widzenia najistotniejsze było właśnie połączenie linii kolejowej na Targówku z obwodową linią kolejową przy Dworcu Gdańskim. Dlatego też kluczowe znaczenie miała łącznica między stacjami Plac Teatralny i Plac Bankowy (od 21 lipca 1951 roku przemianowany na plac Dzierżyńskiego), która miała powstać jak najszybciej, mimo że nie przewidywano, żeby składy metra jeździły bezpośrednio między tymi stacjami z pominięciem stacji Próżna. Według dokumentów, które odnalazł Andrzej Zawistowski, Ministerstwo Obrony Narodowej zgłaszało wymóg, żeby tunel umożliwiał dobową przeprawę 96 par pociągów po 500 ton każdy. Miałyby one wjeżdżać pod ziemię na Targówku, a wyjeżdżać na powierzchnię przy Dworcu Gdańskim specjalną bocznicą wychodzącą na powierzchnię [184]. Nawet w książce *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–1958*, wydanej już w roku 1962, więc po fiasku budowy metra głębokiego i w zupełnie innej sytuacji politycznej, pisano eufemistycznie o *łącznicach technicznych z ewentualną możliwością ruchu taboru PKP* [185]. Ta ewentualna możliwość ruchu taboru PKP była w rzeczywistości kluczowym, jeśli nie najważniejszym, elementem tej inwestycji. Konieczność zapewnienia połączenia kolejowego miała ogromny wpływ na całą budowę. Rola warszawskiego metra jako strategicznej, i to de facto dla całego obozu komunistycznego, przeprawy przez Wisłę usprawiedliwiała jego ogromny koszt. Koszt zbędny z punktu widzenia warszawskiego transportu publicznego, bo ten sam efekt można byłoby osiągnąć kilkakrotnie taniej, budując system SKM albo po prostu metro płytkie. W tym kontekście warto wrócić myślami do opisanego przeze mnie wcześniej pisma, które prezydent Starzyński skierował w roku 1938

do Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa. Wspominał w nim, że ewentualne wykorzystanie tuneli metra do przejazdu składów kolejowych oznaczałoby znaczny wzrost kosztów budowy metra, i zasugerował, że te dodatkowe środki miałyby pochodzić z budżetu państwa. Moim zdaniem można uznać, że 12 lat później historia właściwie się powtarzała. W Polsce Ludowej po prostu były inne priorytety, więc względy militarne zdefiniowały projekt, w imię czego nie liczono się z kosztami. Przynajmniej do pewnego momentu.

[image]

Badania gruntu na Mariensztacie. Zdjęcie ze zbiorów autora

Sama sieć metra zaplanowana w pierwszym etapie miała wyglądać następująco. Centralnym przystankiem miała być stacja Próżna zlokalizowana po zachodniej stronie Marszałkowskiej — odpowiada jej położenie dzisiejszej stacji Świętokrzyska. Z tego miejsca rozdzielały się dwie odnogi podziemnej kolei. W pierwszej fazie, przewidzianej początkowo do uruchomienia do końca roku 1956 miała powstać odnoga północna ze stacjami Plac Dzierżyńskiego, Muranów i Dworzec Gdański. Planowana odnoga wschodnia miała mieć w początkowym okresie tylko dwie stacje — Plac Teatralny i Dworzec Wileński — z wejściem na południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania Trasy W-Z z ulicą Targową. Na dalszym etapie prac miały powstać stacje Plac Komuny Paryskiej na północnym końcu linii oraz Śródmieście, MDM i Plac Unii Lubelskiej [186]. Nazwy przytaczam za opracowaniem pod redakcją Jana Rossmana, choć na początku roku 1951 funkcjonowały jeszcze nazwy plac Bankowy i plac Wilsona, a skrót MDM powstał nie wcześniej niż na przełomie stycznia i lutego 1950 roku, o czym wspomina Józef Sigalin [187]. We wspomnianym projekcie radzieckich doradców proponowane nazwy stacji to Plac Unii Lubelskiej, Koszykowa albo Nowowiejska, Dworzec Centralny, Próżna, W-Z, Muranów, Dworzec Gdański, Plac Teatralny lub Plac Zamkowy i Targowa [188]. Na tym etapie nie przewidziano w nim stacji na Żoliborzu. Na publikowanych na początku inwestycji planach zaznaczano, że w późniejszym okresie metro dotrze na Żerań, do Huty Warszawa, na Wolę, Ochotę i Służewiec. Znając jednak faktyczny stan przygotowania prezentowanego projektu, można uznać, że rozwój sieci mógł jeszcze ulec wielu zmianom.

Od strony organizacyjnej wszystkie planowane prace miały być koordynowane przez Zarząd Budowy Metra, za przygotowanie projektu odpowiadało przedsiębiorstwo Metroprojekt, czyli instytucja powstała z przekształcenia Biura Projektów SKM, prace budowlane powierzono zaś

przedsiębiorstwu Metrobudowa. Pod koniec roku 1951 w celu dodatkowego usprawnienia prowadzonych prac wszystkie trzy instytucje połączono w jedną — Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa". W praktyce doprowadziło to do tego, że jedno przedsiębiorstwo było inwestorem, projektantem i wykonawcą [189]. Trwały intensywne prace projektowe, które pozostawały znacznie w tyle za harmonogramem. *Projekt Wstępny Linii I Etapu Metra w Warszawie* został ukończony dopiero pod koniec roku 1952 [190]. Dokument ten to wstępny projekt, a było to przecież dwa lata po ogłoszeniu decyzji o budowie metra głębokiego, kiedy trwały już prace budowlane.

Przygotowany projekt zawierał wiele zmian, z których część była efektem otrzymanych wyników badań gruntu. Względy geologiczne zaważyły chociażby na lokalizacji stacji Plac Dzierżyńskiego. Z powodu wykrycia nawodnionych piasków została ona przesunięta na wschód względem pierwotnie zakładanej lokalizacji [191]. Wiązało się to z rezygnacją z budowy stacji Muranów. Ponieważ wyjścia ze stacji metra głębokiego wymagały budowy długich schodów ruchomych do pokonania dużej różnicy poziomów, mogły być umieszczone z większą swobodą i w większej odległości od peronów, niż ma to miejsce na znanych nam stacjach metra płytkiego. Po zmianach stacja Plac Dzierżyńskiego miała znajdować się między Arsenałem a pałacem Mostowskich. Główne wyjście zaplanowano w przyziemiu budynku na północno-wschodnim narożniku alei Świerczewskiego i ulicy Nowotki, natomiast drugie wyjście na parterze bloku o dzisiejszym adresie Andersa 13, czyli w tak zwanym okrąglaku [192]. Uznano, że takie rozwiązanie wystarczy, żeby zapewnić mieszkańcom Muranowa dostęp do kolei podziemnej. Co ciekawe, historia powtórzyła się w latach 90., gdy również zrezygnowano z budowy stacji Muranów, ale do tej sprawy jeszcze wrócę w dalszej części książki.

Oto ostateczna lista stacji, wraz z ich skrótowymi oznaczeniami (są to odpowiednio skrót strony świata i kolejność od stacji centralnej) i orientacyjnymi lokalizacjami oraz przewidywanym umiejscowieniem wyjść, podanymi w opracowaniu *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58*:

Linia północ-południe:

- Plac Komuny Paryskiej Pn-3 — stacja po północno-wschodniej stronie placu, przewidywano w pierwszej kolejności budowę jednego wyjścia na sam plac, na dalszym etapie realizację drugiego, zbliżonego do placu Inwalidów;
- Dworzec Gdański Pn-2 — stacja w rejonie budynku dworcowego, po południowej stronie torów kolejowych, jedno wyjście w wolnostojącym pawilonie na wschód od projektowanego ówcześnie budynku dworca;
- Plac Dzierżyńskiego Pn-1 — stacja między Arsenałem a pałacem

Mostowskich, z wejściem usytuowanym na północno-wschodnim narożniku skrzyżowania Trasy W-Z z ulicą Nowotki (dzisiejszą Andersa);

- Próżna C — stacja po zachodniej stronie ulicy Marszałkowskiej, na północ od Świętokrzyskiej, z dwoma wyjściami: od ulicy Królewskiej i od ulicy Świętokrzyskiej;
- Śródmieście Pd-1 — stacja pod skrzyżowaniem ulicy Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi, w sąsiedztwie stacji PKP Śródmieście, jedno wyjście po zachodniej stronie Marszałkowskiej między Nowogrodzką a Żurawią, drugie zaś miało pozwalać na przejście korytarzem na perony dworca Śródmieście. Warto podkreślić, że rozwiązania tego bezpośredniego połączenia stacji metra Centrum z peronem dworca Śródmieście nie udało się do dziś zrealizować mimo upływu ponad 60 lat! Temat ten co pewien czas powraca, więc może jeszcze się takiego łącznika doczekamy;
- Plac Konstytucji Pd-2 — stacja umiejscowiona pod ulicą Waryńskiego, przewidziane tylko jedno wyjście po zachodniej stronie placu Konstytucji;
- Plac Unii Lubelskiej Pd-3 — stacja pod samym placem, wyjście w stronę ulicy Rakowieckiej miało być zlokalizowane w istniejącej zabudowie, na późniejszym etapie przewidziane również od strony placu Unii.

Odnoga wschodnia:

- Plac Teatralny W-1 — pod placem Teatralnym, z jednym wejściem ulokowanym mniej więcej w miejscu dawnego pałacu Jabłonowskich, drugie zaś planowano we wschodniej pierzei Krakowskiego Przedmieścia, co wymagać miało przebudowy dwóch istniejących kamienic;
- Dworzec Wileński W-2 — stacja pod południowo-wschodnim narożnikiem Trasy W-Z i ulicy Targowej, z wejściem na parterze budynku biurowego przewidzianego do budowy w miejscu Dworca Wileńskiego;
- Szwedzka W-3 — stacja po południowej stronie Trasy W-Z, przy skrzyżowaniu z projektowaną praską trasą N-S w miejscu, gdzie zamierzano w latach 50. przenieść Dworzec Wileński, w którego nowym budynku miało się znaleźć wyjście ze stacji;
- Targówek W-4 — stacja wzdłuż torów biegnących do Dworca Wileńskiego, wyjście w naziemnym pawilonie przy projektowanym wiadukcie drogowym mającym połączyć Targówek Przemysłowy z Mieszkaniowym [193].

Choć początkowo podkreślano, że wybór metra głębokiego daje większą swobodę umieszczania stacji, to ostatecznie większość ich lokalizacji wymusiły warunki hydrogeologiczne. Było tak w przypadku stacji o oznaczeniach Pn-3, Pn-2, C, Pd-1, Pd-2, W-1 i W-2, czyli aż 7 z 10 podziemnych przystanków. Wyjścia ze stacji planowano na najniższych kondygnacjach nowo zbudowanych,

wielopiętrowych gmachów. Tylko niektóre ze stacji, przeważnie te poza Śródmieściem, miały mieć własne, wolnostojące pawilony. Początkowo przewidywano budowę po jednym wejściu dla każdej stacji, w razie potrzeby kolejne miały zostać zbudowane na dalszym etapie prac [194].

[image]

Metro starano się intensywnie wykorzystywać propagandowo. Miały do tego służyć między innymi zestawy przeźroczy przeznaczone do wykorzystania w szkołach. Towarzyszyła im specjalna broszurka wyjaśniająca zagadnienia budowy i korzyści z niej płynących. Materiał ze zbiorów autora

[image]

Aparatura do mrożenia gruntu. Zdjęcie ze zbiorów autora

Co do części lokalizacji stacji czy pawilonów wyjściowych pojawiają się pewne rozbieżności w innych źródłach. W przypadku stacji Pn-1 pisałem już o drugim wyjściu w przyziemiu bloku o dzisiejszym adresie Andersa 13, którego nie wymieniono w powyższym zestawieniu. Natomiast bardzo ciekawą informację można znaleźć u Józefa Sigalina. Wymieniając, czego nie udało się zrobić przy projekcie MDM, wspomina o metrze: *Zbudowane już naziemne pomieszczenia stacji metra, dostosowane czasowo na pomieszczenia sklepowe, nadal są użytkowane na te cele (np. FWP w bloku 6E, przy Cepelii) i tak już chyba zostanie* [195]. Według numeracji pracowni MDM blok 6E, to budynek o adresie plac Konstytucji 2. To inna lokalizacja stacji niż wskazana we wcześniejszym zestawieniu. Najprawdopodobniej między ukończeniem placu Konstytucji w lipcu 1952 roku a ostatecznym zakończeniem robót przy metrze głębokim lokalizacja mogła się zmienić. Była to też stacja spoza pierwszej fazy budowy, przy której nie rozpoczęto nawet prac ziemnych. Niestety nie da się tego potwierdzić w dokumentach źródłowych. Historyk Krzysztof Mordyński, badający proces powstania projektu MDM, nie natrafił w archiwach na rysunki projektowe ani techniczne bloku 6E, w którego przyziemiu miało się znajdować wyjście ze stacji metra na placu Konstytucji [196]. FWP jeszcze kilka lat temu zajmowało lokal na parterze bloku. Kiedy pisałem tę książkę, mieściła się tam restauracja, układ wnętrza nie miał żadnych elementów nasuwających skojarzenia z naziemnymi

pomieszczeniami metra. Nie wyklucza to jednak, że przestrzeń ta mogła być przewidziana jako hall wejściowy do metra. Część ze schodami ruchomi mogła zostać dobudowana na tyłach bloku, w momencie gdy stacja Pd-2 weszłaby w fazę realizacji. Być może dlatego elewację tego właśnie bloku zdobi rzeźba górnika? Czy może to metrowiec — budowniczy metra?

[image]

Widok śluzy kesonowej stosowanej na odcinku doświadczalnym. Fot. Zbyszko Siemaszko, z zasobów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Kwestie umiejscowienia stacji stanowiły tylko jeden z wielu problemów. Niemal od samego początku prac budowniczowie stanęli w obliczu niezwykle trudnych warunków geologicznych. Ich głównym przeciwnikiem była kurzawka, czyli nasączony wodą drobnoziarnisty piasek. Natrafienie na nią podczas robót, powoduje wyciek, w wyniku którego gęsta, płynna masa pod dużym ciśnieniem zalewa budowany tunel. W trakcie budowy metra głębokiego stosowano różnorakie metody przeciwdziałania temu zjawisku, m.in. obniżanie lustra wód gruntowych, mrożenie gruntu, metodę sprężonego powietrza, która wymagała budowy specjalnych kesonów. Pracujący w nich górnicy byli wystawieni na bardzo szkodliwe warunki, dlatego na miarę ówczesnych możliwości starano się monitorować stan ich zdrowia i długość pracy, by nie doznawali zapaści kesonowych. Klinika Akademii Medycznej miała stale zarezerwowane łóżka dla kesoniarzy, których trzeba byłoby poddać leczeniu [197].

Trwającą budowę starano się w maksymalny sposób wykorzystać wizerunkowo. Wzorowano się na roli, jaką odgrywało w radzieckiej propagandzie „najwspanialsze metro świata”, jak nazywano metro moskiewskie. Temat metra pojawiał się wszędzie — jego modele prezentowano na wiecach i defiladach [198], wyprodukowano nawet… papeterię z wizerunkiem wagonu podziemnej kolejki! Budowany dopiero środek transportu, podobnie jak większość ówczesnych inwestycji, zagościł w muzyce — Reprezentacyjna Orkiestra Wojska Polskiego pod dyrekcją mjr. A. Wiśniewskiego nagrała skomponowany przez Jarosława Hroudę utwór *Metro Warszawskie* [199]. Również mieszkańcy stolicy otrzymali możliwość włączenia się w budowę kolei podziemnej — ogłoszono zbiórkę złomu pod hasłem *Warszawa dla swego metro* [200]. Jednak wspomniane trudności zaczęły powoli wyłaniać się nawet z niemal obowiązkowej huraoptymistycznej narracji na temat budowy. W latach 1951–53 prowadzone prace kilkakrotnie pokazywano w Polskiej Kronice Filmowej. Po początkowym entuzjazmie

doniesienia nieco zmieniły ton. Najpierw wspominano, że *praca przy głębieniu jest trudna i odpowiedzialna, groźnym wrogiem budowniczych jest napływająca bez przerwy woda* [201], wkrótce już budowniczych metra zaczęto nazywać bohaterami potrafiącymi ujarzmić zagrażające podziemnym pracom żywioły [202], mimochodem przyznając w ten sposób, że warunki geologiczne, na jakie napotkała ta inwestycja, należały do wyjątkowo trudnych.

[image]

Partytura marsza „Metro Warszawskie" skomponowanego przez Jarosława Hroudę. Materiał ze zbiorów autora

Inwestycji nie pomagała również specyfika socjalistycznej gospodarki z jej przerostami biurokracji, która spowalniała wszystkie prace. Próbowano z nią walczyć… tworząc nowe struktury, komitety koordynacyjne i nowe stanowiska do spraw metra [203]. Pozornie jednak wszystko nadal wskazywało, że uruchomienie metra to tylko kwestia czasu. Budowę tuneli zamierzano przeprowadzić metodą górniczą. W tym celu wzdłuż projektowanej trasy metra rozpoczęto budowę 17 specjalnych szybów. Ich głębokość liczyła od trzydziestu nawet do ponad sześćdziesięciu metrów. Miały one być zalążkami realizacji obiektów podziemnych: komór wentylacyjnych i stacji, które byłyby połączone tunelami drążonymi przez specjalną tarczę. Warto opisać, jakie obiekty wchodziły w skład infrastruktury placu szybowego. Na każdym z nich — w zależności od metody, jaką głębiono szyb — było przynajmniej kilka takich tymczasowych zabudowań. A wśród nich [...] *budynek administracyjny, budynek socjalny z szatnią, łaźnią i suszarnią odzieży, magazyn, wartownia, budynek maszynowni wyciągu szybowego, budynek stacji sprężarek, budynek stacji trafo, budynek wentylatorni i warsztat z kuźnią*. [...] *Place budowy wyposażono także w stałe cieplaki dla betonowni. Przy szybach wykonywanych metodą mrożenia konieczny był budynek dla instalacji mrożeniowej* [204]. Najważniejszym elementem placu szybowego był jednak sam szyb o głębokości kilkudziesięciu metrów, ponad którym wznosiły się stalowa wieża wyciągowa o wysokości około 15 metrów i ciężarze około 40 ton oraz towarzysząca jej maszyna wyciągowa górnicza i estakada z bunkrami na urobek [205]. Biorąc pod uwagę rozmiary tych instalacji, aż trudno uwierzyć, jak niewieloma ich zdjęciami dysponujemy. Można to wytłumaczyć chyba jedynie atmosferą tajemnicy państwowej, jaką otaczano tę strategiczną inwestycję. Nawet w materiałach prasowych z epoki relacjonujących szczegółowo przebieg prac trudno znaleźć jakiekolwiek wzmianki o lokalizacji opisywanych obiektów. Do

kwestii umiejscowienia szybów wrócę jeszcze w dalszej części książki. Jeśli zaś chodzi o samą ich realizację, to już te pierwsze elementy podziemnej inwestycji unaoczniły budowniczym, jak trudne czekało ich zadanie. W większości szybów od pewnego etapu zastosowania wymagała metoda mrożenia gruntu bądź budowa pod sprężonym powietrzem [206]. Obie były trudne i kosztowne.

Na początku roku 1953 przyznano, że koniec roku 1956 przewidywany jako termin oddania pierwszego etapu inwestycji był zbyt optymistyczny — nowy termin wyznaczono na koniec roku 1959 [207]. Prace jednak pomimo napotkanych trudności posuwały się powoli naprzód. Budowa większości szybów została ukończona i w części z nich rozpoczęto roboty przy wyrobiskach poziomych, czyli chodnikach i komorach. Z części szybów, tych na projektowanej trasie, zamierzano rozpocząć budowę komór tarczowych, z pozostałych zaś miały być realizowane stacje. Najbardziej zaawansowane były prace przy pierwszych elementach stacji Dworzec Wileński, Plac Teatralny oraz Dworzec Gdański. Powstawały chodniki robocze, zaczynano budować komory wentylacyjne. Prace napotykały jednak na ogromne trudności, niemal wszędzie walczono z niestabilnym gruntem i wdzierającą się wodą. Przy części prac musiały być stosowane kesony. Nawet robocze chodniki, czyli takie, które nie byłyby potrzebne przy eksploatacji metra, musiały być obetonowane [208]. Oznaczało to wciąż rosnące koszty podziemnej inwestycji. Ta zaś stawała się de facto studnią bez dna. Gospodarka nie była w stanie zaspokoić zapotrzebowania budowniczych metra. Brakowało większości sprzętu, w tym tak niezbędnego jak choćby żeliwne tubingi. Metrobudowa szacowała swoje potrzeby na 5000 ton rocznie, a krajowy przemysł mógł wyprodukować 900 kilogramów, z czego część trafiała na eksport do ZSRR [209]. Brakowało również tarcz, które miały drążyć tunele. Koniec końców do Warszawy ze Związku Radzieckiego trafiła jedna, i to, jak wspominał Witold Pytowski, bardzo prymitywna i mocno wysłużona [210].

Tarcza ta trafiła na Targówek Fabryczny. Zanim jednak zaczęła pracę, rozpoczęto budowę pierwszego fragmentu tunelu szlakowego metodą odkrywkową. Do prac przystąpiono w połowie listopada 1952 roku [211]. Odcinek odkrywkowy liczył 298 metrów i prowadził od projektowanego wylotu tunelu na powierzchnię, który znajdował się w pobliżu ulicy Mieszka I, skąd zagłębiał się coraz bardziej, biegnąc w kierunku planowanej stacji W-3 Szwedzka. Dalej miała rozpocząć się budowa metodą tarczową. Powstał specjalny szyb oznaczony jako S-0, o średnicy 10 metrów i głębokości 12 metrów, który miał służyć do opuszczenia tarczy. Budowę zaczęto w październiku 1952 roku, metodą odkrywkową zbudowano 40 metrów tunelu dwutorowego i 258 metrów odcinka jednotorowego szlaku głównego oraz 29,5 metra odcinka tunelu jednotorowego dla odgałęzienia drugiego toru [212]. Tarczę opuszczono do szybu 4 września 1953 roku. Drążenie nią tunelu rozpoczęto 19 października 1953 roku [213].

Prace przy budowie pierwszego fragmentu tunelu dopiero się zaczynały, ale nie przeszkadzało to projektantom myśleć już o wystroju przyszłych stacji. Podkreślano, że jest to zagadnienie specjalnego znaczenia, że stacje warszawskiego metra mają być równie wspaniałe jak przystanki w Moskwie nazywane „podziemnymi pałacami” [214], z których każdy *stanowi skończone dzieło sztuki architektonicznej* [215]. Jak widać, poprzeczka była zawieszona niezwykle wysoko. Wystrój warszawskich stacji został wyłoniony na drodze konkursu, a właściwie ich serii. Jeszcze w roku 1952 ogłoszono konkurs SARP nr 192 na wnętrza stacji metra Ulica Targowa i Plac Teatralny. Trudno dziś stwierdzić, dlaczego wybrano te dwa podziemne przystanki. Jak podano w tygodniku „Stolica”, rozstrzygnięcie konkursu nastąpiło 17 stycznia 1953 roku [216]. Była to symboliczna data — ósma rocznica wyzwolenia Warszawy — i wydaje się możliwe, że rzeczywistość nieco nagięto, żeby pochwalić się tą symboliką. W archiwum SARP znajduje się bowiem lista obecności V zebrania Sądu Konkursowego z dnia 20 stycznia 1953 roku [217]. Wydaje mi się mało prawdopodobne, by dwa posiedzenia odbyły się w ciągu trzech dni. Niezależnie od tego, czy konkurs rozstrzygnięto 17 stycznia, czy tylko podano tę datę, to wskazuje to, jaką wagę przywiązywano do warstwy symbolicznej wokół budowy metra. Zwłaszcza że tematyką stacji Targowa było właśnie wyzwolenie Warszawy. Stacja Plac Teatralny miała być poświęcona sztuce [218].

Na łamach „Architektury” zamieszczono dyskusję na temat projektów oraz ostry komentarz redakcyjny. Krytykowano w nim prace, które w zbyt małym stopniu przypominały stacje metra moskiewskiego, oraz jury konkursowe, które *poszło po linii smakowania estetyzmu niektórych prac, nie zaś po linii wydobywania i stawiania na pierwszym miejscu prac realistycznych*. Redakcja „Architektury” uznała, że dyskusja nie należała do najbardziej udanych. Padło w niej mnóstwo frazesów podobnych do wypowiedzi architekta Ryszarda Karłowicza, który stwierdził, że *metro socjalistyczne odgrywa rolę nie tylko środka przerzucania ludzi z miejsca na miejsce, ale także dużą rolę wychowawczo-artystyczną* [219]. Urządzono specjalną wystawę projektów stacji w gmachu przy ulicy Czackiego 23 odbudowanym na siedzibę Banku Rolnego. Zainteresowanie musiało być duże, skoro artykuł zapowiadał przedłużenie jej o kilkanaście dni [220].

Jakub Murat z Koła Miłośników Metra natrafił jeszcze na informację o konkursach SARP 203–205 na stacje Plac Dzierżyńskiego, Śródmieście i Próżna. Potwierdza to *Komunikat SARP* nr 4 z jesieni 1953 roku, w którym informowano, że w listopadzie tego roku planowano ogłoszenie trzech konkursów otwartych na projekty stacji metra. Z informacji z Biblioteki SARP wynika, że żadne materiały nie wpłynęły. W spisie jest adnotacja o tym, że konkurs się nie odbył. Po ogłoszeniu w październiku 1953 roku decyzji ograniczającej prace do odcinka

doświadczalnego wystrój stacji mógł poczekać. Jedyne, co dziwi w tym kontekście, to fakt, że wśród stacji figurowało Śródmieście, które przewidywano w drugiej fazie pierwszego etapu, a zabrakło Dworca Gdańskiego, który miał powstać w pierwszej serii stacji.

STACJA PLAC TEATRALNY

I nagrodę przyznano pracy nr 16 autorstwa arch. Jana Bogusławskiego, artysty malarza Edmunda Czarneckiego przy współpracy arch. Anieli Bogusławskiej.

II nagrodę przyznano pracy nr 18 autorstwa inż. arch. Józefa Korskiego i inż. arch. Witolda Korskiego.

II nagrodę równorzędną przyznano pracy nr 2 autorstwa zespołu architektów: Jerzego Bojarskiego, Kazimierza Biszewskiego, Wacława Rembiszewskiego, Ryszarda Semki i Leopolda Taraszkiewicza, przy współudziale artystów plastyków: Kazimierza Ostrowskiego, Teresy Pągowskiej oraz przy udziale graficznym artysty plastyka Gabriela Rechowicza.

III nagrodę przyznano pracy nr 5 autorstwa moskiewskich studentów architektury: Juliusza Jaśkiewicza, Krystyny Bierut i Stanisława Tobolczyka.

III nagrodę równorzędną przyznano pracy nr 8 autorstwa Jacka Żuławskiego, Lecha Kadłubowskiego, Juliusza Studnickiego, Włodzimierza Padlewskiego, Adama Haupta, Józefy Wnukowej, Hanny Żuławskiej, przy współudziale Wiktora Tołkina.

[image]

[image]

[image]

[image]

[image]

[image]

[image]

[image]

STACJA ULICA TARGOWA

II nagrodę przyznano pracy nr 12 autorstwa Jana Seweryna Sokołowskiego, Jerzego Staniszkisa, Jerzego Kowalskiego i Zofii Czarneckiej-Kowalskiej.

II nagrodę równorzędną przyznano pracy nr 7 autorstwa inż. arch. Michała Ptic-Borkowskiego i artysty rzeźbiarza Romana Łukijanowa, przy współpracy technicznej architektów: Andrzeja Anderszewskiego, Aleksandra Przybylskiego, Andrzeja Strachockiego, Jerzego Stefaniaka, Stanisława Pawłowskiego i Zofii Kossakiewicz.

III nagrodę przyznano pracy nr 17 autorstwa arch. Jana Bogusławskiego, artysty malarza Edmunda Czarneckiego, przy współpracy arch. Anieli Bogusławskiej.

[image]

[image]

Cały czas trwały prace przy części inwestycji związanej z obronnością. Poza bezpiecznym połączeniem kolejowym pod Wisłą i zapewnieniem schronów dla ludności, przewidziano jeszcze jedną rolę metra. Z dokumentów archiwalnych, do których dotarł Andrzej Zawistowski, dowiadujemy się, że poza zwykłymi stacjami przewidywano też inne podziemne obiekty. Pierwszymi z nich były punkt dowodzenia dowództwa obrony przeciwlotniczej i główny posterunek służby obserwacyjno-meldunkowej. Miały się one znajdować przynajmniej 30 metrów pod ziemią. Początkowo zaplanowano, że obiekt ten powstanie w pobliżu stacji Plac Dzierżyńskiego, z którą miał być połączony. Miałby się znajdować w rejonie zbiegu ulic Nowolipki i Nowotki. Z powodu złych warunków geologicznych zdecydowano się na przeniesienie go w okolice placu Teatralnego. Żeby zachować tajność inwestycji, określano ją, nawet w dokumentach technicznych, jako „Rezerwową Podstację Elektrotrakcyjna". Przy stacji Plac Unii Lubelskiej miały zaś powstać dwa tunele dla „ośrodków dyspozycyjnych", czyli innymi słowy najwyższych władz państwowych [221]. Lokalizacja nasuwa przypuszczenia, dla kogo mogłyby stanowić schronienie. Zaledwie 300 metrów od placu Unii znajduje się Belweder, ówcześnie siedziba prezydenta, którą to funkcję, do przyjęcia nowej stalinowskiej konstytucji w roku 1952, sprawował Bolesław Bierut. Swoich instalacji chciały również Ministerstwo Poczt i Telegrafów oraz Polskie Radio. Instytucje te zgłosiły zapotrzebowanie na dwa tunele o długości ponad 100 metrów i średnicy 8,5 lub 9,5 metra. Miały być miejscem pracy dla ich urzędników w sytuacji kryzysowej oraz pomieścić aparaturę radiową [222]. Do realizacji tych obiektów nie doszło, ponieważ prace podziemne nie były na tyle zaawansowane, żeby było to możliwe. Jednak samo odkrycie tych zamierzeń po ponad 60 latach zachowania ich w tajemnicy to ważny i cenny przyczynek do historii warszawskiego metra.

Resorty i instytucje mnożyły wymagania, a na budowie dosłownie brakowało ludzi do pracy. Braki kadrowe były tak wielkie, że wiosną 1952 roku znacznie zredukowano z tego powodu plan robót górniczych. Niedoborowi pracowników nie udawało się zaradzić mimo licznych wysiłków nawet na najwyższych szczeblach władzy [223]. Doszło do dość paradoksalnej sytuacji. Metro — czyli inwestycja propagandowa, a jednocześnie częściowo ściśle tajna, o strategicznym, wojskowym znaczeniu — stało się mekką ludzi o złych, z punktu widzenia nowej władzy, życiorysach. Nie mając szans na pracę w innych przedsiębiorstwach, otrzymywali ją przy budowie metra. Wystarczy wymienić kilka najbardziej jaskrawych przykładów. Kierownikiem Zarządu Budownictwa Podziemnego w Metrobudowie był Edmund Hera, żołnierz Armii Krajowej, pseudonim „Pawłowski", w powstaniu warszawskim zastępca dowódcy 3 Batalionu Pancernego „Golski" [224]. Zastępcą dyrektora Metroprojektu był Tadeusz Schuch, podporucznik, w konspiracji w Dywizjonie Motorowym AK, pseudonim

„Żaba”, „Inżynier” [225]. W Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych, a później w Metrobudowie pracował Jan Rossman — legendarny harcmistrz Szarych Szeregów, pseudonim „Wacek”, porucznik AK, żołnierz batalionu „Zośka”. To on został redaktorem „testamentu” metra głębokiego, czyli pracy *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–1958*. Z jednej strony trwały procesy „reakcjonistów”, „pachołków” i AK-owców, które nagłaśniała komunistyczna propaganda, z drugiej jednak strony fachowców pracujących przy metrze zostawiono w spokoju, niemniej żyli oni w ciągłej niepewności [226]. Wydaje się, że w tym przypadku dla władzy ważniejsza była rzeczywista fachowość niż „słuszny” światopogląd. Ważnym czynnikiem było też to, że ludzi z doświadczeniem zbliżonym do budowy metra właściwie nie było. Starano się więc na bieżąco ich szkolić. W czasie trwania budowy członkowie załogi jeździli oglądać budowy metra w Moskwie i Budapeszcie. Szczególnie cenne doświadczenia zdobyto w stolicy Węgier, gdzie, podobnie jak w Warszawie, realizowano projekt metra głębokiego narzucony przez Moskwę. Węgrzy mieli jednak więcej doświadczenia w pracach tunelowych, którym chętnie się dzielili z Polakami. Dzięki konsekwentnemu stosowaniu sprężonego powietrza unikali niebezpieczeństwa zalewania tuneli [227]. Doświadczenia nabierali też inżynierowie odwiedzający moskiewskie place budowy metra [228]. W Warszawie kształtowała się kadra budowniczych metra, czyli metrowców. Stosowano to określenie, ponieważ, jak zauważył Jerzy Twardo, praca przy metrze, czyli w zmiennych warunkach hydrologicznych, dawała zupełnie inne doświadczenie niż górnictwo czy budownictwo lądowe [229].

Rozpoczęto prace przy konstruowaniu przyszłego taboru metra. Mimo że metro wzorowane było na rozwiązaniach radzieckich, a w szczególności metrze moskiewskim, to w imię panującej ówcześnie idei samowystarczalności gospodarczej zadecydowano, że wagony metra nie zostaną sprowadzone z bratniego ZSRR, lecz powstaną w kraju. Polskie pociągi metra miały być efektem myśli krajowych inżynierów, choć rozwiązania przyjęte w Moskwie miały stanowić ważny wzorzec. Należy jednak oddać sprawiedliwość Związkowi Radzieckiemu, że jak na tamte czasy były to wzorce bardzo nowoczesne. Taki też miał być tabor metra warszawskiego, a przed projektantami postawiono określone wymagania. Zasilanie w energię elektryczną miało się odbywać za pomocą trzeciej szyny, ponieważ trakcja górna powodowałaby konieczność budowy tuneli o przekroju większym o około 20 procent, co w przypadku metra głębokiego oznaczałoby drastyczne podniesienie kosztów budowy. Kursujące w ruchu liniowym pociągi metra zamierzano zestawiać z kilku (od minimum dwóch do sześciu) czteroosiowych wagonów silnikowych — każdy z nich miał mieć na obu ścianach bocznych po czworo rozsuwanych, dwuskrzydłowych drzwi. Długość pudła wagonu wynosiłaby 18 800 mm, szerokość 2800 mm, wysokość zaś do najwyższego punktu dachu 3700 mm. Pusty wagon ważyłby 35 ton [230].

[image]

Porównanie układów siedzeń — sztokholmskiego i moskiewskiego

[image]

Publikowane w „Stolicy” zdjęcia makiety wagonu metra. Wagon metro, „Stolica” 1953, nr 36 (298), s. 5

Prace zlecono Zakładom im. Józefa Stalina w Poznaniu (jak nazywały się w pierwszej połowie lat 50. poznańskie Zakłady Cegielskiego), musiały one postępować dość szybko, skoro na początku września 1953 roku zaprezentowana została w Warszawie makieta wagonu w skali 1:1, o czym poinformował swoich czytelników tygodnik „Stolica”. Ta krótka wzmianka prasowa jest dziś niezwykle cennym źródłem informacji, dzięki zawartemu w niej opisowi i dwóm niezbyt wyraźnym zdjęciom. Jak udało się na ich podstawie ustalić Piotrowi Kunertowi, prowadzącemu blog „Fenomen Warszawy”, wagonik był prezentowany na terenie Instytutu Techniki Budowlanej przy ulicy Wawelskiej. Musiał wywierać odpowiednie wrażenie nowoczesnością przyjętych rozwiązań, takich jak szerokie, automatyczne drzwi czy elektroniczna informacja pasażerska, zwłaszcza w zestawieniu z rzeczywistością stołecznej komunikacji miejskiej roku 1953. W tekście notki prasowej wspomniane jest, że prezentowany model był pomalowany na kolor popielaty — możliwe więc, że właśnie taki kolor przewidywano dla wagonów warszawskiego metra [231]. Oczywiście można by uznać, że na etapie makiety to fakt raczej bez znaczenia, ale w znajdujących się w Archiwum Państwowym w Warszawie materiałach archiwalnych odnalazłem Protokół Rady Technicznej w sprawie oceny projektu wstępnego konstrukcji wagonu dla Metro Warszawskiego [232], z którego można się dowiedzieć, że nawet kolor obić siedzeń był intensywnie dyskutowany. Budowa metra głębokiego była niezwykle kosztowna i w roku 1953 właśnie ważyły się jej losy, a jednocześnie zastanawiano się, czy lepszym rozwiązaniem będzie tapicerka w kolorze zielonym, czy raczej buraczkowa. Inną zacięcie dyskutowaną kwestią był układ miejsc siedzących w wagonie. Z publikowanego w roku 1952 artykułu dowiadujemy się, że rozważano dwa rozwiązania: ustawienia „sztokholmskie” oraz „moskiewskie” [233]. Wobec tego, że cały budowany system wzorowany był na Moskwie, wybór wydawałby się oczywisty. Jednak uważnie studiując zdjęcie ze „Stolicy”, można dojść do wniosku, że skoro widzimy „pasażerów” siedzących bokiem, to wzorem miała być jednak stolica Szwecji, co zdaje się potwierdzać towarzyszący zdjęciu opis

informujący o liczbie 48 miękkich, wyścielanych miejsc siedzących — można łatwo policzyć, że odpowiada to szwedzkiemu układowi na obrazku ze strony 108. Wzorowanie się na sztokholmskich rozwiązaniach nie powinno dziwić, tamtejsze metro zostało oddane do użytku w roku 1950, było więc wtedy szczytowym osiągnięciem techniki. Opisywany model był naturalnej wielkości i umożliwiał ocenę ergonomiczności przyjętych rozwiązań, gdyż, jak pisał autor artykułu, *o tym czy rozplanowanie wagonu jest praktyczne i wygodne rozsądzą zresztą sami warszawiacy — wagon będzie bowiem udostępniony do zwiedzania i… krytyki* [234]. Wkrótce jednak opinie przyszłych pasażerów przestały mieć jakiekolwiek znaczenie, ponieważ publikacja o makiecie wagonu była chyba ostatnim materiałem prasowym o metrze przed podjęciem w październiku 1953 roku decyzji o ograniczeniu prac nad metrem głębokim do odcinka doświadczalnego na Targówku Przemysłowym.

ODCINEK DOŚWIADCZALNY

Zaskoczeniem musiała być podjęta 28 października 1953 roku decyzja Rządu, zgodnie z którą budowę wstrzymano, ograniczając ją tylko do odcinka doświadczalnego między projektowaną stacją Szwedzka, a stacją techniczno-postojową przy ulicy Mieszka I. Głównym powodem przerwania prac były względy finansowe. Mimo bardzo trudnych warunków wybudowanie sieci metra głębokiego byłoby pewnie możliwe, ale niezwykle kosztowne. Do tego dochodziły wspomniane braki sprzętowe, kadrowe i przerost biurokracji. Do wstrzymania prac przyczyniła się jednak przede wszystkim zmiana sytuacji geopolitycznej. Po śmierci Stalina w marcu 1953 roku między rywalizującymi blokami nastąpiło krótkotrwałe odprężenie. Wizja światowego konfliktu oddaliła się, więc względy strategiczne stojące za budową metra głębokiego przestały być tak istotne. Ograniczenie prac do jednego peryferyjnego odcinka miało dostarczać doświadczeń na przyszłość. Można by wykorzystać je w momencie, gdyby wznowiono prace przy metrze. Zaskoczenie decyzją wśród załogi Metrobudowy było ogromne. Metrowcy pracowali wbrew licznym przeciwnościom i oceniali zadanie jako trudne, ale wykonalne. Prace miały zostać wstrzymane 28 października 1953 roku o godzinie 12.00. Inżynierowie dowiedzieli się o tym nieco wcześniej, ale musieli utrzymać to w tajemnicy przed załogami [235]. Budowniczowie uznali decyzję za nieprzemyślaną, ale nie zdawali sobie sprawy ze skali kosztów całej inwestycji, a także z jej militarnego oblicza, które wobec światowego odprężenia traciło znaczenie. A wraz z nim, przy skali napotkanych trudności, budowa metra głębokiego właściwie traciła sens.

Ogłoszona jesienią 1953 roku decyzja o wstrzymaniu prac przy budowie metra głębokiego i ograniczenia ich do odcinka doświadczalnego nastąpiła w

ostatnim momencie, który pozwalał na uniknięcie jeszcze większych kosztów. Dopiero rozpoczynano prace przy pierwszych obiektach podziemnych, których wykonanie pociągnęłoby za sobą ogromne wydatki. Również planowana budowa tuneli byłaby bardzo kosztowna z uwagi na konieczność użycia żeliwnych tubingów, o których niedoborach już wspominałem.

Najbardziej zaawansowane prace odbywały się na Targówku Przemysłowym, gdzie trwała budowa odcinka tunelu metodą odkrywkową i rozpoczynała prace tarcza. Stąd decyzja, żeby większość prac wstrzymać, skupiając je na najbardziej zaawansowanym odcinku. Załogi miały zdobywać doświadczenie, budując odcinek od wlotu tunelu pod ziemię w rejonie ulicy Mieszka I do stacji W-3 Szwedzka. Budowę samej stacji brano pod uwagę, ale ostatecznie odstąpiono od jej wykonania, ponieważ już w trakcie robót rozważano spłycenie całej trasy metra [236]. Mimo to zdecydowano zbudować komorę rozjazdową, w której znajdowałby się rozjazd pozwalający na rozdzielenie torów z odcinka jednotorowego na dwa osobne tory, które przebiegałyby po obu stronach przyszłego peronu stacyjnego. W ramach prac doświadczalnych prowadzono także obserwację trzech szybów budowanych przy planowanych stacjach Targowa, Plac Teatralny i Dworzec Gdański. W tym celu odprowadzano z nich wodę [237]. Okazuje się, że dzięki temu można było prowadzić specjalistyczne badania. W ich podsumowaniu możemy przeczytać, że *niezrealizowany dotychczas projekt budowy w Warszawie podziemnej kolei miejskiej typu głębokiego metro już w stadium wstępnych doświadczeń napotkał szereg trudności, wśród których dość poważną rolę odegrał silny rozwój grzybów niszczących drewno w chodnikach doświadczalnych* [238]. Jak widać, budowa metra głębokiego musiała zmagać się z różnymi przeciwnościami, choć wydaje się, że stwierdzenie, że rozwój grzybów odegrał „dość poważną rolę”, jest pewną przesadą. W każdym razie wiemy, że badania prowadzono w wyrobiskach poziomych przy szybie Dworzec Gdański, tak przynajmniej określają go autorzy, trudno stwierdzić, o który z dwóch szybów przy tej stacji chodzi: o szyb S-13a czy S-13c. Odbywały się między marcem 1957 a lutym 1958 roku. Autorzy wspominają, że częściowo były także prowadzone przy szybach Plac Teatralny, Dworzec Wileński i Targówek. Abstrahując od wyników prac, warto przywołać ten wątek, wskazując, jak próbowano wykorzystywać porzucone tunele. Choć oczywiście najważniejsze były doświadczenia, które zebrać mieli budowniczowie metra.

Już w roku 1955 zdecydowano o ograniczeniu budżetu przeznaczonego na prace na odcinku doświadczalnym. W odpowiedzi na ten ruch sporządzona została specjalna notatka wyjaśniająca, że zmniejszenie budżetu na te prace pociągnie za sobą poważne konsekwencje. Przedwczesne wstrzymanie robót mogłoby oznaczać zniszczenie tarczy, a dodatkowo zapisane wcześniej środki pozwoliłyby na doprowadzenie robót do stanu pozwalającego na wykorzystanie ich w przyszłości.

Wydaje się, że interwencja ta odniosła oczekiwany skutek. Jednocześnie w związku z krążącymi pytaniami w sprawie wstrzymania budowy metra wraz z notatką powstał również *Projekt komunikatu Polskiej Agencji Prasowej w sprawie odroczenia budowy metro oraz w sprawie rozwoju komunikacji miejskiej w Warszawie*. Zamierzano w ten sposób powiadomić opinię publiczną, że prace ruszą ponownie od początku kolejnego planu gospodarczego, który miał się rozpocząć w roku 1961. Informowano również, że skoro oddanie metra do użytku „opóźni się", to problemy komunikacyjne zostaną rozwiązane w inny sposób. Uruchomiono program budowy nowych linii tramwajowych — właśnie wtedy zapadła decyzja o budowie linii z Żoliborza na Pragę przez most Gdański oraz wzdłuż zrealizowanej kilka lat wcześniej trasy N-S [239]. Notatka ta nie została jednak ogłoszona w środkach masowego przekazu.

Roboty na odcinku doświadczalnym trwały więc aż do 1958 roku, kiedy je ostatecznie wstrzymano. W tym okresie udało się wybudować tunel szlakowy prowadzący do ogromnej komory rozjazdowej (określanej też jako tunel rozjazdowy) przed projektowaną stacją Szwedzka. Komora ta miała długość 57 metrów, szerokość dochodzącą nawet do 12 metrów, a wysokość do około 10 metrów. Dodatkowo zbudowany został 124-metrowy fragment tunelu szlakowego wychodzący z komory rozjazdowej dalej w kierunku projektowanej komory tarczowej stacji W-3. Łącznie wybudowano więc 1256 metrów tunelu szlakowego [240]. W roku 1957 rozpoczęto trzyletni okres likwidacji i zabezpieczenia wykonanych prac. Wybudowane tunele i chodniki zdecydowano się zalać wodą, co miało je zabezpieczyć przed zniszczeniem do momentu, gdy prace zostaną wznowione [241]. Jeden z takich zalanych podziemnych fragmentów kolidował z rozpoczynaną w roku 2000 budową centrum handlowego Galeria Wileńska. Po przeprowadzeniu ekspertyz i oględzinach dokonanych przez ekipę nurków podjęto decyzję, żeby wypełniającą tunele wodę zastąpić specjalną mieszanką pyłowo-cementową w celu uniknięcia w przyszłości osiadania gruntu [242]. Inne pozostałości metra głębokiego opiszę w dalszej części książki.

CENZURA?

Czytając o historii warszawskiego metra, można się niejednokrotnie natknąć na wzmiankę o tym, że po fiasku budowy metra głębokiego nie wolno było poruszać tego tematu, a słowo „metro" zostało objęte cenzurą. Wydaje się, że można dość precyzyjnie wskazać źródło tej informacji. Był nim zapewne artykuł *Metro — klucz sytuacji* zamieszczony w „Stolicy" w sierpniu 1956 roku. Wyjaśniał on warszawiakom, dlaczego mimo obietnic sprzed 5 lat nie jeżdżą jeszcze metrem. Tłumaczono, że względy finansowe zadecydowały o ograniczeniu prac do odcinka doświadczalnego, co pozwoli w przyszłości na powrót do tej inwestycji, gdy

znajdą się fundusze. Na fali odwilży po śmierci Bolesława Bieruta pozwolono sobie na krytyczne spojrzenie wstecz. Jak pisano: *Metro znikło nagle ze szpalt gazet. Zniknięcie było nie tylko natychmiastowe, ale i całkowite. Metro przestało nagle istnieć, nawet jako pojęcie filologiczne. Samo bowiem słowo nie mogło pod żadnym pozorem ukazać się w druku* [243].

Metro czy PKiN?

Chyba najszerzej rozpowszechniony mit, który dotyczy metra, pojawia się zwykle w kontekście Pałacu Kultury i Nauki. Budynek ten miał stanowić dar od „bratniego" ZSRR dla Polski i w szczególności Warszawy, jednak dopatrywano się w nim raczej symbolu obcej dominacji. Niechciany prezent prowokował pytania, czy mogliśmy dostać coś lepszego. Stało się to źródłem pewnej legendy. Według niej Stalin miał dać Bierutowi do wyboru rodzaj daru od ZSRR: budowę osiedla mieszkaniowego, Pałac Kultury i Nauki albo właśnie metro. Bierut podobno stwierdził, że metro Warszawie niepotrzebne, a osiedle jesteśmy w stanie wybudować sami [244]. Zgodnie więc z tą wersją wydarzeń, to przez Bieruta w Warszawie nie było metra, ale stanął nielubiany PKiN.

O tym, że mamy do czynienia z mitem, świadczy to, że przecież budowa metra w Warszawie została właśnie w tym samym okresie podjęta. Właśnie z tego powodu historia ta jest zwykle przytaczana w kontekście Pałacu Kultury, a nie budowy metra w latach 50. — po prostu w tym drugim przypadku stoi w jawnej sprzeczności z faktami. Zagadnienie to opisał Konrad Rokicki w swoim tekście *Kłopotliwy dar. Pałac Kultury i Nauki* wchodzącym w skład książki *Zbudować Warszawę piękną. O nowy krajobraz stolicy (1944-1956)*. Historyk stwierdził, że wyboru raczej nie było, prezent w postaci gmachu został nam narzucony, choć mógł być odpowiedzią na polską listę projektów jeszcze z roku 1945, w których realizacji ZSRR pomóc miał Warszawie. Na liście tej, sporządzonej przez stronę polską, znalazły się właśnie linia metra północ-południe, osiedla Muranów i Wierzbno oraz gmachy dla Uniwersytetu Warszawskiego. Lista ta nie doczekała się odpowiedzi, ale kilka lat później Związek Radziecki „zaproponował" Pałac Kultury.

Ostatecznym argumentem świadczącym o tym, że metro i PKiN

nie mogły stanowić alternatywy, jest fakt, że oficjalne wyjście strony radzieckiej z propozycją budowy wieżowca miało nastąpić 3 lipca 1951 roku, a decyzja o budowie kolei podziemnej została ogłoszona pod sam koniec 1950 roku. Obie inwestycje były realizowane niemal równolegle i uzgadniane ze sobą [245].

Pałac i metro powstawały jednocześnie, rozważano więc, gdzie miałyby się znaleźć wyjścia ze stacji metra Pd-1 Śródmieście, uwzględniając Pałac i jego otoczenie. W pierwszej połowie roku 1952 odbyła się seria spotkań dotyczących Pałacu i jego funkcji, podczas których poruszano również temat metra. Przedstawiciele strony radzieckiej odrzucali możliwość budowy specjalnego pawilonu metra, takie samo zdanie mieli na temat pawilonów dworca Śródmieście. Jednocześnie kategorycznie sprzeciwiali się umieszczaniu wyjść z metra w bryle Pałacu. Dopuszczali jedynie ewentualność umieszczenia wyjść w tzw. cokole PKiN. Strona polska zabiegała u umieszczenie wyjść z metra w południowej częściach skrzydeł od strony Alej Jerozolimskich. Eksperci radzieccy byli przeciwni i wskazywali, że zarówno wyjścia z dworca podmiejskiego, jak i z metra powinny znaleźć się w parterach budynków po południowej stronie Alej Jerozolimskich. Zwracano także uwagę, że planowany przebieg metra nie pozwalał też na przesunięcie Pałacu bardziej na wschód, czyli zmniejszenie placu Defilad. Jesienią 1953 roku budowę metra ograniczono do Targówka, więc kwestia wyjść stała się nieaktualna. Wcześniej jednak były to dwie jednocześnie realizowane inwestycje, których projekty wymagały uzgadniania ze sobą [246]. Zresztą opisywany przeze mnie „wybór” metra głębokiego, którego dokonała za nas strona radziecka, świadczy o tym, w jakim stopniu ówczesne władze Polski mogły i chciały samodzielnie decydować.

Czy jednak rzeczywiście tak było? Andrzej Zawistowski wskazuje, że w latach 1954–55 Bibliografia Warszawy *nie zarejestrowała* [...] *żadnego krajowego tematycznego artykułu prasowego dotyczącego budowy metra* [247]. Faktycznie nie ukazują się artykuły na ten temat; ówczesna władza miała monopol prasowy, więc jeśli jakiś temat miał nie być poruszany, to zupełnie znikał. Możliwe, że od października 1953 roku, kiedy podjęto decyzję o ograniczeniu robót tylko do odcinka doświadczalnego na Targówku Przemysłowym, temat warszawskiego metra był zakazany, uważniejsza lektura ówczesnej prasy przeczy jednak tezie o

całkowitym ocenzurowaniu słowa „metro”. Faktycznie w artykule w „Życiu Warszawy” z początku grudnia czytelnik mógł przeczytać, że *komunikacja w Warszawie — chociaż zrobiła znaczne postępy — wciąż jeszcze jest problemem i to problemem niezwykle uciążliwym dla mieszkańców. Aby go choć częściowo rozwiązać, aby zaspokoić stale rosnące potrzeby ludności, Prezydium St. Rady Narodowej od lipcowej sesji St. RN, opracowuje ogólne założenia dalszego rozwoju komunikacji miejskiej w najbliższych latach*. Tytuł jest symptomatyczny, ponieważ jest w nim wszystko poza metrem: *Perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej. Nowe linie tramwajowe, autobusowe i trolleybusowe*. W całym artykule nie ma słowa o metrze [248]. To oczywiście nie był przypadek. Z czasem jednak ograniczenia najwidoczniej zelżały. Na początku roku 1954, kiedy na łamach „Stolicy” toczyła się dyskusja na temat celowości budowy linii tramwajowej w alei Niepodległości, pojawiła się następująca wypowiedź: *jasnym jest, że do czasu uruchomienia Metro najsprawniejszym, bo zapewniającym największą pojemność i przelotowość, jest tramwaj* [...] [249]. Przez cały czas też przedsiębiorstwo Metrobudowa, które ma metro w nazwie, dawało ogłoszenia, szukając pracowników [250]. Poza tym istniał na przykład bar Metro [251]. Rok później w „Stolicy” ukazał się artykuł porównujący sytuację komunikacyjną czeskiej Pragi i Warszawy, w którym zaprezentowany został wniosek, że jednak lepsze są poczciwe i tańsze tramwaje, ponieważ *metro wcale nie jest „super doskonałym” środkiem komunikacji miejskiej tylko koniecznością, z którą trzeba pogodzić się tam, gdzie naprawdę nie można inaczej* [252]. W tym samym czasie gazety publikują repertuar kina Metro, które znajduje się przy ulicy Marszałkowskiej 77/79, czyli w biurowcu metra [253]. W produkcji znajdują się też żyletki „Metro”… które zawodzą użytkowników [254]. Trudno więc mówić, że słowo „metro” całkowicie zniknęło. Wkrótce nastąpiło lekkie odprężenie ideologiczne, zapewne związane ze zmianą u steru w Moskwie po śmierci Stalina. Można więc było pozwolić sobie na nieco więcej swobody. Oznaki tej zmiany notował w swym dzienniku Leopold Tyrmand. Opisywał, oczywiście z właściwą sobie przesadą, rozmowę z Dorą Gromb, funkcjonariuszką Biura Scenariuszowego Centralnego Urzędu Kinematografii:

Dora jakby przyznaje, że chwiejność zainfekowała wydawałoby się arcysztywną koncepcję kultury. Przecież rok temu Dora kazałaby zrzucić mnie ze schodów, gdybym przyszedł do niej z takim projektem, gdybym w jej obecności rozważał ewentualność filmu bez tezy, bez tendencji, bez problemu i bez rozwiązania czegoś, co musi być prawidłowo rozwiązane. Zaś dziś Dora Gromb, dyrektor scenariuszy, siedzi ze mną w jednym pokoju, pali papierosy i się sprzecza [255].

We wrześniu 1955 roku można było nawet przeczytać, że metro w Warszawie już istnieje: *Wszystkie podmiejskie koleje Europy zaspokajają ogromny procent*

potrzeb miejskich. Czy warszawska linia średnicowa posiada warunki dla zastąpienia stolicy metra na odcinku swego przebiegu. [...] *Mamy faktycznie zbudowaną linię metra, biegnącą przez środek miasta. Wystarczy zbudować przystanki, aby ludzie mogli korzystać z tej linii. Czyż nie nęcąca to perspektywa?* [256]. Dużą zmianę przyniósł rok 1956, który wraz z XX Zjazdem KPZR w Moskwie, na którym Nikita Chruszczow wygłosił tajny referat potępiający stalinizm, i ze śmiercią Bieruta oznaczał początek dużych zmian w Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej. Prasa zaczęła pisać na tyle swobodnie, że wiosną 1956 roku ambasador ZSRR w prywatnej rozmowie powiedział, że aresztowałby wszystkich redaktorów warszawskich gazet [257]. Pojawiły się publikacje o metrze, w tym wspomniany już tekst *Metro — klucz sytuacji*. W czasopiśmie „Problemy" można było przeczytać, że *wbrew pozorom budowa metra warszawskiego nie została bynajmniej zaniechana. Nastąpiło jedynie zwolnienie tempa realizacji problemu wskutek napotkanych trudności technicznych* [258].

Decyzją o zaprzestaniu w roku 1957 prac nawet na odcinku doświadczalnym raczej się nie chwalono, ale już w roku 1962 opublikowano wspominaną przeze mnie wielokrotnie książkę *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58* niezwykle szczegółowo opisującą budowę metra głębokiego w Warszawie. Trudno więc chyba mówić o cenzurze. Inna sprawa, że do wstrzymanej budowy nieczęsto wracano w prasie — po prostu tematem nieudanej inwestycji lepiej się nie chwalić. Wybiegnijmy nieco w przód, żeby przyjrzeć się, jak to zagadnienie wyglądało później. W warszawskiej prasie lat 60. XX wieku co rusz pojawiał się temat metra jako potencjalnego panaceum na warszawską komunikację miejską. Może więc cenzurę wprowadzono jeszcze później? Wojciech Markiewicz pisał przed kilku laty w „Polityce", że cenzorski zapis miał dotyczyć nie lat 50. XX wieku, ale sytuacji po rezygnacji z budowy metra w połowie lat 70.: *W kwietniu 1975 r. szef cenzury wydał polecenie: „Wszelkie materiały dotyczące budowy metra w Warszawie należy wstrzymać do decyzji kierownictwa GUK PPiW". Nie wolno było używać nawet słowa „metro"* [259]. Choć istotnie przemianowano wtedy powstałą kilka lat wcześniej Dyrekcję Budowy Metra na Dyrekcję Budowy Tras Komunikacyjnych, to trudno dopatrywać się w tym interwencji cenzury. Zakazane podobno słowo pojawiało się też dość często w prasie w kontekście nie tylko zagranicznych miast dysponujących koleją podziemną, lecz także w swojskim, warszawskim. Na przykład w odniesieniu do planów przebudowy Dworca Wileńskiego pisano w roku 1976 o tym, że *po roku 1980 od Marek do ulicy Targowej zbudowane zostanie „mini-metro"* [260]. Przykłady można by mnożyć, więc należałoby chyba uznać, że słowo „metro" nie zostało całkowicie wykreślone ze słownika, co najwyżej w niektórych okresach był to temat mniej lub bardziej niewygodny dla prasy minionego reżimu. ■

174 *Budowa metra w Warszawie*, „Życie Warszawy” 1950, nr 347, s. 1.

175 A. Zawistowski, op. cit., s. 86 i 88.

176 W. Rychter, *Budujemy metro*, cz. II, „Horyzonty Techniki” 1951, 4 (32), s. 160–161.

177 L. Dąbrowski, op. cit., s. 5.

178 S. Zawistowski, *Pomoc radziecka przy budowie metra warszawskiego* [w:] *Pomoc Związku Radzieckiego w odbudowie i rozbudowie Warszawy*, Warszawa 1952, s. 25–26.

179 M. Krajewski, *Budujemy metro w Warszawie*, „Problemy” 1953, nr 1, s. 17.

180 *Budowa metra w Warszawie*, „Życie Warszawy” 1950, R. VII, nr 347, s. 1.

181 *Socjalistyczna Warszawa otrzyma metro*, Polska Kronika Filmowa (PKF) 2/51.

182 *W dowód solidarności z komunardami… Przemianowanie placu i ulicy w Warszawie*, „Życie Warszawy” 1951, nr 78, s. 3.

183 J. Rossman, op. cit., s. 101.

184 A. Zawistowski, op. cit., s. 104.

185 J. Rossman, op. cit., s. 115.

186 J. Rossman, op. cit., s. 83.

187 J. Sigalin, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 2, Warszawa 1986, s. 236.

188 A. Zawistowski, op. cit., s. 95.

189 J. Rossman, op. cit., s. 164.

190 J. Rossman, op. cit., s. 90.

191 J. Rossman, op. cit., s. 104.

192 A. Zawistowski, op. cit., s. 107.

193 J. Rossman, op. cit., s. 103–110.

194 J. Rossman, op. cit., s. 103.

195 J. Sigalin, op. cit., t. 2, s. 284.

196 K. Mordyński, *Dziennik Pracowni MDM — nowo udostępnione źródło do badań nad dziejami Warszawy*, „Niepodległość i Pamięć” 2011, nr 2, s. 14.

197 J. Rossman, op. cit., s. 319–320.

198 „Życie Radomskie” 1953, nr 105, s. 1.

199 J. Hrouda, *Metro Warszawskie — Marsz*, Warszawa 1952.

200 *Złom dla metro*, PKF 18/53.

201 *Budujemy metro*, PKF 2/52.

202 *Bohaterowie metro*, PKF 30/52.

203 A. Zawistowski, op. cit., s. 116–117.

204 J. Rossman, op. cit., s. 168.

205 J. Rossman, op. cit., s. 179.

206 J. Rossman, op. cit., s. 209.

207 J. Rossman, op. cit., s. 166.

208 W. Pytowski, op. cit., s. 23.

209 A. Zawistowski, op. cit., s. 153–154.

210 W. Pytowski, op. cit., s. 23.

211 J. Rossman, op. cit., s. 236.

212 J. Rossman, op. cit., s. 235–237.

213 J. Rossman, op. cit., s. 285–286.

214 *W moskiewskim metrze*, PKF 10/50.

215 W. Rychter, *Budujemy metro — cz. 1*, „Horyzonty Techniki” 1951, nr 3 (31), s. 123.

216 W. Sachs, *Pierwsze dwie stacje warszawskiego metro*, „Stolica” 1953, nr 6, s. 8–9.

217 Archiwum ZG SARP, Konkurs SARP nr 192 — materiały.

218 W. Sachs, *Pierwsze dwie stacje warszawskiego metro*, „Stolica” 1953, nr 6, s. 8–9.

219 *Konkurs SARP na projekty szkicowe stacji Metra Warszawskiego*, „Architektura” 1953, nr 5, s. 126–132.

220 *Pokaz projektów stacji Metro*, „Życie Warszawy” 1953, nr 28, s. 6.

221 A. Zawistowski, op. cit., s. 106–107.

222 A. Zawistowski, op. cit., s. 108.

223 A. Zawistowski, op. cit., s. 155.

224 E. Hera, op. cit., passim.

225 E. Hera, op. cit., s. 221; biogram Tadeusza Floriana Schucha na stronie internetowej Muzeum Powstania Warszawskiego. Dostępny w internecie: <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/tadeusz-schuch,39590.html>.

226 E. Hera, op. cit., 228–230.

227 W. Pytowski, op. cit., s. 26.

228 J. Rossman, op. cit., s. 174.

229 A. Rogiński, op. cit., s. 31.

230 J. Rossman, op. cit., s. 133.

231 *Wagon metro*, „Stolica” 1953, nr 36 (298), s. 5.

232 APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 200, Protokół Rady Technicznej w sprawie oceny projektu wstępnego konstrukcji wagonu Metro Warszawskiego.

233 H. Jakubowski, *Tabor metra i elektrotrakcja*, „Inżynieria i budownictwo” 1952, nr 5, s. 42.

234 *Wagon metro*, „Stolica” 1953, nr 36 (298), s. 5.

235 E. Hera, op. cit., s. 232.

236 A. Zawistowski, op. cit., s. 179.

237 A. Zawistowski, op. cit., s. 178.

238 J. Ważny, M. Czajnik, *Występowanie grzybów niszczących drewno w tunelu doświadczalnym metro w Warszawie*, „Folia Forestalia Polonica" 1963, seria b, z. 5, s. 19–35.

239 Notatka w sprawie ograniczenia limitów inwestycyjnych na budowę doświadczalnego odcinka metro w roku 1955 oraz Projekt komunikatu Polskiej Agencji Prasowej w sprawie odroczenia budowy metro oraz w sprawie rozwoju komunikacji miejskiej w Warszawie [online, dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://polona.pl/item/notatka-w-sprawie-ograniczenia-limitow-inwestycyjnych-na-budowe-doswiadczalnego-odcinka,MTE1NDExNDQ/#info:metadata>.

240 J. Rossman, op. cit., s. 173.

241 J. Rossman, op. cit., s. 174.

242 S. Stryczek et al., *Koncepcja likwidacji podziemnych obiektów metra głębokiego*, „Nowoczesne Techniki i Technologie Bezwykopowe" 2000, nr 3, s. 56–68.

243 *Metro — klucz sytuacji*, „Stolica" 1956, nr 32, s. 7–9.

244 W.T. Kowalski, *Walka dyplomatyczna o miejsce Polski w Europie 1939–1945*, Warszawa 1966, s. 54.

245 K. Rokicki, *Kłopotliwy dar. Pałac Kultury i Nauki* [w:] *Zbudować Warszawę piękną. O nowy krajobraz stolicy (1944-1956)*, pod red. J. Kochanowskiego, s. 102.

246 Załącznik do protokołu SBP nr 159 : Protokół wspólnego rozpatrzenia przez radzieckich i polskich specjalistów projektu architektonicznego Pałacu Kultury i Nauki. Dostępny w internecie: <https://polona.pl/item/zalacznik-do-protokolu-sbp-nr-159-protokol-wspolnego-rozpatrzenia-przez-radzieckich-i,MTA4NTU2Njk/#info:metadata>.

247 A. Zawistowski, op. cit., s. 240.

248 *Perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej. Nowe linie tramwajowe, autobusowe i trolleybusowe*, „Życie Warszawy" 1953, nr 300, s. 6.

249 *Głosuję za tramwajem*, „Stolica" 1954, nr 1, s. 10.

250 „Życie Warszawy" 1954, R. 11, nr 35=3207, s. 4.

251 *Co zraża klientów do warszawskiej gastronomii*, „Życie Warszawy" 1954, R. 11, nr

39=3211, s. 6.

252 *Praha, Warszawa, dogmaty i… trasa N-S*, „Stolica” 1955, nr 13, s. 4.

253 „Życie Warszawy” 1955, R. 12, nr 217=3700.

254 *Dopiero Rawa Mazowiecka wybawi mężczyzn z kłopotów!*, „Warszawy Życie” 1955, R. 12, nr 60=3543, s. 3.

255 L. Tyrmand, *Dziennik 1954*, Warszawa 2009, s. 162–163.

256 *Czy to tylko trudności z taborem?*, „Życie Warszawy” 1955, nr 210, s. 6.

257 B. Brzostek, *Paryże innej Europy*, Warszawa 2015, s. 287.

258 J. Łowiński, *Metro w Warszawie*, „Problemy” 1956, nr 4, tył okładki.

259 W. Markiewicz, *Najdłuższe metro nowoczesnej Europy*, „Polityka” [online], 17 października 2008 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/kraj/270548,1,najdluzsze-metro-nowoczesnej-europy.read>.

260 *Nowości na dworcu Wileńskim*, „Stolica” 1976, nr 39, s. 10.

ROZDZIAŁ VI

Pozostałości metra głębokiego

Budowa metra głębokiego zakończyła się niemal całkowitą porażką. Wystarczy powiedzieć, że żaden z elementów powstałych w wyniku tej ogromnej i niezwykle kosztownej inwestycji nie został wykorzystany przy budowie obecnie istniejącej sieci metra. Ostatecznie uznano, że znacznie tańszym rozwiązaniem będzie spisanie zrealizowanego odcinka na straty i planowanie od początku. Zdaje się, że zadecydowało między innymi peryferyjne położenie wybudowanego tunelu — w końcu powstał przecież prawie cały odcinek między stacjami W-3 i W-4, czyli tymi, które w początkowym okresie funkcjonowania „metra Bieruta" nie miały nawet zostać udostępnione pasażerom, a właśnie ten tunel został jako jedyny zrealizowany. Inżynier Józef Alfred Zajączkowski, w latach 80. zastępca dyrektora Generalnej Dyrekcji Budowy Metra, twierdził nawet, że gdyby na odcinek doświadczalny wybrano fragment planowanej trasy w Śródmieściu, to udałoby się później go wykorzystać. Jako przykład podawał Budapeszt, gdzie w roku 1954 również wstrzymano budowę metra [261]. W stolicy Węgier jednak po kilku latach wznowiono prace i zbudowane w latach 50. elementy infrastruktury służą pasażerom metra. Należy jednak zauważyć, że w momencie wstrzymania inwestycji w Budapeszcie, prace były najbardziej zaawansowane w centralnej części miasta, a nie na peryferiach, jak miało to miejsce w Warszawie. Nie oznacza to jednak, że w Warszawie nie istnieją żadne pozostałości po budowanym metrze głębokim.

Katalog pozostałości otwiera 17 szybów wybudowanych na potrzeby porzuconego później metra. Żeby uświadomić sobie, jak głębokie były szyby, czyli jednocześnie jak głęboko miało biec metro budowane w latach 50., wystarczy wyobrazić sobie, że najgłębszy z nich miał 66 metrów głębokości. Dokładnie tyle

samo metrów, ale wysokości miał przedwojenny niebotyk — drapacz chmur Prudential. Mimo że od ich budowy minęło ponad 65 lat, to wszystko wskazuje, że wyrobiska te, o głębokości od około 30 do nawet ponad 60 metrów, istnieją pod ulicami Warszawy do dziś, dlatego poświęcę im nieco uwagi.

Odpowiedzi na pytanie o lokalizację szybów nie daje niestety opracowanie *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58* pod redakcją Jana Rossmana. Ta miejscami niezwykle szczegółowa publikacja jest, zapewne celowo, bardzo nieprecyzyjna w odniesieniu do lokalizacji placów szybowych. Zwykle w opisach szybów podane są jedynie nazwy jednej lub dwóch najbliższych ulic, publikowane plany dotyczą zaś tylko infrastruktury podziemnej bez powiązania z istniejącą ówcześnie siecią ulic. Oczywiście w zasobach archiwalnych są odpowiednie dokumenty ze wskazaną lokalizacją. Gdy po raz pierwszy, jeszcze w roku 2014, chciałem uzyskać dostęp do akt Metrobudowy zgromadzonych w Archiwum Państwowym w Warszawie, okazało się, że niektóre z nich miały wciąż status niejawny i nie mogły zostać mi udostępnione. Podejrzewam, że ta niejawność utrzymała się od lat 50. XX wieku niejako siłą rozpędu. Częściowo więc oparłem się na innych źródłach. Pełne zestawienie szybów wraz z ich orientacyjną lokalizacją sporządził w swoim artykule opublikowanym w roku 1995 przez czasopismo „Technika transportu szynowego” Jerzy Twardo. Ten zmarły w roku 2014 zasłużony dla warszawskiego metra inżynier w latach 1951–1953 kierował budową szybów roboczych. Oto ich lista (oznaczenia oryginalne, numeracja zapewne nieprzypadkowa, ale dziś trudna do wyjaśnienia):

- szyb S-0 — ul. Naczelnikowska,
- szyb S-1 — ul. Szwedzka,
- szyb S-3 — ul. Zygmuntowska-Targowa,
- szyb S-3a — Dworzec Wileński (ul. Białostocka),
- szyb S-4 — ul. Panieńska,
- szyb S-4a — ul. Mariensztat,
- szyb S-5 — pl. Teatralny,
- szyb S-6 — Ogród Saski,
- szyb S-7 — pl. Dąbrowskiego,
- szyb S-7b — ul. Próżna,
- szyb S-8 — Ogród Saski,
- szyb S-9a — ul. Długa (Arsenał),
- szyb S-13a — Dworzec Gdański,
- szyb S-13c — Dworzec Gdański,
- szyb S-17a — ul. Nowogrodzka,
- szyb S-21b — ul. Puławska,
- szyb S-22a — ul. Radzymińska [262].

Powyższa lista również nie jest zbyt precyzyjna, ale na podstawie wskazówek zawartych w książce *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–1958*, dostępnych materiałów archiwalnych oraz nielicznych fotografii i kilku nagrań Polskiej Kroniki Filmowej mogłem znacząco ją uzupełnić. Szczególnie pomocne przy tym okazały się materiały z Archiwum Państwowego w Warszawie (APW) dotyczące zagospodarowania placów poszybowych. W dokumentach tych podane były dokładne adresy tymczasowych zabudowań pozostałych po budowie metra głębokiego, które po zakończeniu inwestycji starano się albo zlikwidować, albo jakoś zagospodarować w inny sposób.

Poniżej znajduje się zestawiona przeze mnie lista w następującym układzie: oznaczenie szybu — osiągnięta głębokość liczona od poziomu gruntu — lokalizacja wskazana w książce pod redakcją inż. Jana Rossmana — adres bądź adresy obiektów placu poszybowego występujące w źródłach — komentarz dotyczący możliwie dokładnej lokalizacji, jeśli udało się ją określić. Warto zastrzec, że adresy występujące w materiałach archiwalnych nie odnoszą się do lokalizacji samego szybu, tylko do tymczasowych budynków składających się na zaplecze placu szybowego. Ten zaś, z racji przytoczonej w poprzednim rozdziale liczby różnych zabudowań, mógł być dość rozległy.

S-0 — 12,10 m — ul. Naczelnikowska — ul. Ks. Ziemowita / ul. Zachodnia 1 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 409). Szyb o największej średnicy spośród wszystkich zbudowanych, przy czym jednocześnie najpłytszy. Posłużył do opuszczenia tarczy tunelowej, którą następnie wybudowano tunel szlakowy do planowanej stacji Szwedzka. Pojawiająca się w dokumentach ulica Zachodnia dziś nie istnieje. Szyb znajdował się mniej więcej na tyłach dzisiejszej posesji przy ulicy Księcia Ziemowita 17.

[image]

Widok z Pałacu Kultury i Nauki na skrzyżowanie ulicy Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi. Zdjęcie zrobiono w sierpniu 1955 roku, o czym świadczą dekoracje przygotowane na V Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów. Na południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania widoczna wieża wyciągowa szybu S-17a. Fot. Stanisław Jankowski [?], źródło: <https://stanislawjankowskiagaton.pl/>

S-1 — 39,64 m — ul. Grodzieńska / ul. Szwedzka — ul. Grodzieńska 37 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 321). Razem z szybem S-22a miał stanowić przyczółek do budowy stacji

Szwedzka. Numeracja ulicy Grodzieńskiej nie zmieniła się do dziś, więc możliwe, że wskazana posesja jest jedynym miejscem, w którym przetrwały opisywane wcześniej budynki tymczasowe wznoszone wokół budowanego szybu metra. Posesje Grodzieńska 37 i 37 A stanowią swoiste zbiorowisko zabudowań, które mogłyby powstać na początku lat 50. XX wieku w czasie budowy metra. Trudno jednak stwierdzić to z całą pewnością, nie dysponując planami placu szybowego bądź zdjęciami z okresu głębienia szybu.

S-3 — 56,88 m — Trasa W-Z / ul. Targowa — al. Świerczewskiego 49 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 322). Szyb, z którego planowano rozpoczęcie budowy stacji Targowa. Na podstawie zdjęcia opublikowanego w *Studiach i projektach metra w Warszawie 1928–1958* udało się ustalić, że szyb ten znajdował się niemal przy samym gmachu Liceum Ogólnokształcącego im. Władysława IV [263]. Obecnie w miejscu, gdzie znajdował się szyb, przebiega południowa jezdnia alei Solidarności. Na szyb natrafiono w roku 2016 podczas remontu jezdni. W prasie pisano o tunelu, choć informacja ta była nieprecyzyjna — przy szybie S-3 nie powstały żadne wyrobiska poziome, natrafiono wyłącznie na zabezpieczony betonowym stropem szyb[264].

S-3a — 40,65 m — dw. Wileński / ul. Białostocka — dw. Wileński (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 323). Wobec trudnych warunków, jakie napotkano przy głębieniu szybu S-3, zapadła decyzja o przystąpieniu do prac przy podziemnej infrastrukturze stacji Targowa z innego punktu. Szyb S-3a znajdował się na terenie Dworca Wileńskiego, na tyłach gmachu istniejącego do dziś budynku Targowa 70. Podczas budowy centrum handlowego Galeria Wileńska szyb został odsłonięty, spenetrowany przez nurków i zabezpieczony masą z płynnego popiołu, by zapewnić nowo budowanemu gmachowi odpowiednią stabilność.

[image]

Zdjęcie przedstawia widok na północ z hotelu Warszawa, czyli odbudowanego po wojnie Prudentialu. W pierwszej chwili uwagę zwraca zniszczony gmach Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego przy ulicy Kredytowej. Jednak jeśli dobrze się przyjrzeć, to blisko lewego skraju kadru widać wieżę wyciągową szybu S-7. Fot. Zbyszko Siemaszko, ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

[image]

Zdjęcie ukazujące jedną z wież wyciągowych opublikowane w książce *Studia i Projekty Metra w Warszawie 1928–58*. Dzięki analizie szczegółów zdjęcia — układu ulic, obecności linii tramwajowej i charakterystycznego układu alejek w ogródku na prawo od wieży — udało mi się ustalić, że zdjęcie przedstawia szyb S-3, który znajdował się przy gmachu Liceum Ogólnokształcącego im. Władysława IV. J. Rossman (red.), *Studia i Projekty Metra w Warszawie 1928–58*, Warszawa 1962

S-4 — 49,60 m — ul. Panieńska — ul. Panieńska. Szyb ten został wybudowany jako wschodnie podejście do budowy niezrealizowanego przejścia tunelowego pod Wisłą. Niestety nie udało mi się sprecyzować jego lokalizacji.

S-4a — 37,61 m — brak — Dobra 92 / Bednarska 2/4 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 326). Szyb ten miał stanowić zachodni przyczółek do budowy tunelu pod dnem Wisły. Prowizoryczna zabudowa zeszpeciła starannie zaaranżowane kilka lat wcześniej otoczenie prestiżowej Trasy W-Z, będącej wizytówką „nowej Warszawy". Plac szybowy znajdował się w pobliżu wjazdu na most Śląsko-Dąbrowski, po przeciwnej stronie ulicy Nowy Zjazd niż dawny Dom Schichta, czyli obecne Wojewódzkie Centrum Stomatologii. Zabudowania powstałe wraz z budową metra zostały zlikwidowane na przełomie lat 50. i 60. Obecnie w miejscu placu poszybowego znajduje się boisko I SLO przy ulicy Bednarskiej.

S-5 — 66,10 m — pl. Teatralny / Kozia — pl. Teatralny / Moliera 12 / Kozia 9 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 340 i 341). Szyb, z którego zamierzano wybudować stację Plac Teatralny, znajdował się w ogrodzie pałacu Prymasowskiego, zaledwie 60 metrów od odbudowanego nieco wcześniej zabytku [265]. Obecnie w miejscu placu poszybowego znajduje się modernistyczny blok Kozia 9 i jego garaż podziemny.

S-6 — 47,40 m — Ogród Saski — Niecała 14 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 344). Lokalizacja szybu dość długo była trudna do ustalenia, z racji określenia jej jedynie nazwą obszernego parku. Pewne światło na lokalizację rzuciło nagranie PKF, na którym widać było tył kościoła pw. Świętego Antoniego Padewskiego przy ulicy Senatorskiej [266]. Ostateczną odpowiedź przyniosły archiwa, w których udało się znaleźć konkretny adres. Obecnie w miejscu placu szybowego znajdują się zabudowania i boisko Szkoły Podstawowej nr 75.

S-7 — 42,96 m — pl. Dąbrowskiego — pl. Dąbrowskiego 7. Znów w lokalizacji szybu pomogła fotografia z zasobów Narodowego Archiwum Cyfrowego autorstwa Zbyszka Siemaszki, na której zupełnie przypadkowo

znalazła się nieczynna już wieża wyciągowa. Szyb znajdował się w południowej części skweru do dziś zajmującego środek placu.

S-7b — 47,31 m — brak — Bagno, Zielna, Próżna / pl. Grzybowski 2 / Bagno 6/8/10/ Próżna 3 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 329 i 343). Biorąc pod uwagę adresy, wydaje się, że plac szybowy zajmował tyły dawnego gmachu Polskiej Akcyjnej Spółki Telefonicznej (PAST) i zabudowy południowej strony Próżnej. Numery posesji odnoszą się do nieistniejącego dziś przebiegu ulicy Bagno i wskazywałyby miejsce obecnie zabudowane wzniesionym w latach 2007–09 kompleksem budynków o adresie ulica Bagno 2/6.

S-8 — 37,80 m — brak — Ogród Saski. Jedyny szyb, którego budowę wstrzymano po uznaniu go za zbędny na prowadzonym ówcześnie etapie robót. Niestety nie udało mi się ustalić jego dokładnej lokalizacji.

S-9a — 43,40 m — Nowotki / Ogród Krasińskich — Bohaterów Getta 3/5 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 330). Szyb ten znajdował się w pobliżu planowanej stacji Plac Dzierżyńskiego. Inżynier Twardo określił jego lokalizację jako „ulica Długa (Arsenał)". Z połączenia tych nazw ulic i adresów może wynikać, że szyb znajdował się na tyłach Arsenału w widłach ulic Nowotki (dzisiejszej Andersa) i Bohaterów Getta.

S-13a — 41,65 m — dw. Gdański — ul. gen. Zajączka (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 331). Szyb wybudowany w pobliżu projektowanej stacji Dworzec Gdański. Pojawiająca się w materiałach archiwalnych nazwa ulicy przywodzi na myśl lokalizację bazy transportowej Metrobudowy, która znajdowała się przy ulicy gen. Zajączka 11 [267]. Możliwe jednak, że to właśnie w tym miejscu zlokalizowany był pierwotnie plac szybowy, później zaadaptowany na potrzeby środków transportowych przedsiębiorstwa, które pozostały po zakończeniu budowy metra. Obecnie przy ulicy Zajączka 11 znajduje się miniosiedle wybudowane na początku XXI wieku.

S-13c — 41,60 m — dw. Gdański — Pokorna 12 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa", sygn. arch. 332). Jeden z dwóch szybów w pobliżu Dworca Gdańskiego, tym razem adres występujący w materiałach archiwalnych okazał się niezbyt pomocny. Dokładną odpowiedź na pytanie o lokalizację szybu przyniósł artykuł Krzysztofa Traczyńskiego opublikowany w Internetowym Magazynie Geotechnicznym „Geotekst". Można dzięki niemu ustalić, że szyb S-13c znajdował się w miejscu dzisiejszego budynku przy ulicy Słomińskiego 7. W roku 2004 w ramach przygotowań do budowy nowego obiektu, pozostałości szybu znajdującego się około 3,5 metra pod powierzchnią terenu zostały odsłonięte i ponownie zabezpieczone w sposób umożliwiający wybudowanie ponad nim kilkupiętrowego budynku [268].

S-17a — 64,48 m — Marszałkowska / Nowogrodzka — Nowogrodzka 24-26

/ Żurawia 28 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 333). Mimo że w materiałach archiwalnych pojawia się dokładny adres posesji, to ostateczną pewność co do lokalizacji szybu znów przyniosła fotografia wykonana w roku 1955 z tarasu widokowego Pałacu Kultury. Pozostałości placu poszybowego zostały ostatecznie zlikwidowane w latach 1958–60. Obecnie w miejscu szybu znajduje się przejście między hotelem Novotel a budynkiem o adresie Nowogrodzka 22.

S-21b — 43,40 m — brak — Chocimska 23/25 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 334). Adres sugerowałby, że elementy placu szybowego znajdowały się w miejscu Centrum Finansowego Puławska. Można to potwierdzić dzięki świetnemu zdjęciu Andrzeja Zborskiego, na którym uwieczniona została wieża wyciągowa i zabudowania placu poszybowego [269].

S-22a — 37,61 m — ul. Radzymińska — ul. Radzymińska 65 A / ul. Radzymińska 67 (APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 335 i 373). Szyb, który odegrał ważną rolę w budowie największego podziemnego obiektu — ogromnej komory rozjazdowej przed nigdy niezrealizowaną stacją Szwedzka. Biorąc pod uwagę, że numeracja ulicy się nie zmieniła, to wskazanie przybliżonej lokalizacji szybu nie stanowi żadnego problemu. Obecnie teren ten jest niezabudowany.

[image]

Z lewej strony kadru widać nieotynkowany biurowiec metra. Zdjęcie z roku 1959. Fot. Mogens Tørsleff, ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Dopiero w późniejszym terminie przewidywano rozpoczęcie budowy szybów S-15 dla stacji Plac Komuny Paryskiej i S-19 w rejonie MDM [270], ich planowanej lokalizacji nie udało się ustalić.

Poza szybami na potrzeby metra powstały również różne obiekty naziemne. Były to przede wszystkim bazy materiałowe, hotele robotnicze i biurowiec metra, wymienione w książce pod redakcją Jana Rossmana, ale bez dokładnych adresów [271].

[image]

[image]

Nieistniejące już zabudowania osiedla budowniczych metra przy ul. Okopowej 59 — rok 2007. Fot. Michał Szymański, blog „Warszawa moim oczkiem”

Najważniejszą pozostałością po budowie metra głębokiego w latach 50. XX wieku jest biurowiec pod adresem Marszałkowska 77/79 — nie jest to jednak do końca ścisła informacja. W rzeczywistości gmach został zaprojektowany w latach 1948–49 dla Centrali Ogrodniczej, czyli przed podjęciem decyzji o budowie metra głębokiego, która zapadła, przynajmniej oficjalnie, w grudniu 1950 roku. Jeszcze w połowie roku 1950 budowa biurowca osiągnęła zaś stan surowy, a inwestorem nadal była wspomniana Centrala. Mniej więcej w tym samym okresie projekt został zmodyfikowany, by pasował do architektury Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej. Ostatecznie jednak gmach otrzymał skromną fasadę urozmaiconą jedynie symetrycznie rozmieszczonymi cegiełkami o barwie kontrastującej z jasnym tynkiem elewacji [272]. Dzięki zdjęciom wiemy, że jeszcze wiosną 1959 roku elewacja budynku nie była wykończona. Być może odpowiedzialne za budowę metra instytucje miały dokończyć przedłużającą się budowę. Dopiero wiosną 1953 roku budynek został zajęty przez Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa” i wcielony do niego nieco wcześniej, ale zachowujący pewną odrębność organizacyjną, Metroprojekt. Zasiedlenie gmachu nastąpiło tuż przed podjęciem decyzji o ograniczeniu prac do odcinka doświadczalnego na Targówku Przemysłowym. Rok 1958 przyniósł ostateczny kres budowie metra głębokiego, ale Metroprojekt mimo kilku zmian organizacyjnych pozostał na rogu Marszałkowskiej i Wilczej do roku 2008. Gdy w roku 1983 powołana została Generalna Dyrekcja Budowy Metra, by koordynować najważniejszą warszawską inwestycję podziemną, również ją ulokowano przy Marszałkowskiej 77/79. Nawet 12 lat później, gdy GDBM przekształcono w Metro Warszawskie — zakład budżetowy m.st. Warszawy — instytucja ta dalej mieściła się w opisywanym biurowcu. Dopiero w roku 2003, po kolejnym przeobrażeniu — tym razem w spółkę akcyjną, nastąpiła przeprowadzka na Kabaty — pod adres Wilczy Dół 5.

[image]

Rysunki elewacji i układu pomieszczeń Metrohotelu, dokładnie odpowiadające istniejącemu budynkowi przy ul. Skoczylasa 4. Źródło:

„Architektura” 1952, nr 7/8

[image]

Widok zachodniej elewacji biurowca metra, który zamierzano zbudować na rogu ulicy Nowotki i alei Świerczewskiego. Źródło: „Stolica” 1951, nr 13

Kolejnym z obiektów był hotel robotniczy przy ulicy Ogrodowej. Niestety nie podano jego adresu (to niemal norma w tej publikacji), co utrudniło jego lokalizację. Zwłaszcza że, jak możemy przeczytać w artykule z maja 1954 roku opublikowanym w jednym z numerów „Stolicy”, *przy ulicy Ogrodowej mieszczą się trzy hotele robotnicze*. Jedyny spośród tych obiektów, jaki udało mi się zidentyfikować, mieści się do dziś pod adresem Ogrodowa 28/30 (początkowo numer 28/32). To właśnie ten budynek opisany jest szczegółowo we wspomnianym artykule pod tytułem *Żeński hotel budowlanych* [273]. Autor również unika podawania adresu, ale wzmianka w tekście o pięciopiętrowym budynku zestawiona ze zdjęciem Tadeusza Rolkego z roku 1956 [274] nie pozostawia wątpliwości. Po ograniczeniu robót w roku 1953 obiekty po Metrobudowie przekazano na rzecz Rady Warszawy i zapewne wtedy trafił w gestię Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego. Za tym, że to właśnie ten budynek powstał na potrzeby Metrobudowy, może przemawiać jego skala i dekoracyjność. Nawet mimo że planowany wygląd budynku nie jest znany, a jego elewacje pozostały nieotynkowane przynajmniej do roku 1956, to choćby boniowanie elewacji i ozdobne kraty świadczą o tym, że miał to być w pewnym sensie obiekt reprezentacyjny. Z szacunkowych wyliczeń wynika również, że kubatura budynku mniej więcej odpowiada 18 000 metrów sześciennych podanym w książce pod redakcją Jana Rossmana.

Obiekt przy ulicy Ogrodowej stanowił kontrast z większością ówczesnych hoteli robotniczych, które były często zwykłymi barakami. Wymieniony w *Studiach i projektach metra* hotel robotniczy przy ulicy Okopowej w rzeczywistości był miniosiedlem budowniczych metra, na które składały się takie właśnie murowane baraki. Dzięki informacjom na blogu Michała Szymańskiego „Warszawa moim oczkiem” [275] o nieistniejących dziś zabudowaniach można powiedzieć coś więcej. Znajdowały się one przy ulicy Okopowej 59 i składało się na nie w szczytowym okresie sześć baraków (nie wiadomo jednak, czy wszystkie powstały dla Metrobudowy), w których poza mieszkaniami mieściły się również sklep spożywczy oraz sala gimnastyczna. Cztery spośród nich rozebrano w latach

70., by zyskać teren pod rozbudowę znajdującej się po sąsiedzku fabryki obuwia. Ostatnie dwa baraki w stanie ruiny zostały rozebrane w roku 2009.

[image]

Wizualizacja centralnego placu Osiedla Praga II — początkowo nazwanego placem Leńskiego, obecnie zaś placem Hallera. W projekcie architekta Jerzego Gieysztora zawraca uwagę wieża w środku placu, której nigdy nie zrealizowano. Źródło: „Architektura" 1952, nr 7/8

[image]

Inne ujęcie Osiedla Praga II. Widok na wieżę spod Metrohotelu. Z dzisiejszego punktu widzenia patrzymy na ulicę Skoczylasa. Źródło: „Architektura" 1952, nr 7/8

Zupełny kontrast do tego przy Okopowej stanowił hotel robotniczy przy ulicy Stalingradzkiej, występujący czasem w literaturze przedmiotu jako Metrohotel. Po raz kolejny enigmatyczne określenie lokalizacji w książce pod redakcją Jana Rossmana stanowiło spore utrudnienie w poszukiwaniach. Wybitny varsavianista Jarosław Zieliński, opisując w swojej książce *Realizm socjalistyczny w Warszawie* osiedle Praga II, przedstawił nawet projekt budynku, zastrzegając jednak, że obiekt, który [...] *miał stanąć w pierzei ulicy Brechta, róg Jagiellońskiej, naprzeciw ulicy Skoczylasa*, nie powstał [276]. Jednak to właśnie dzięki reprodukowanemu w czasopiśmie „Architektura" projektowi wyglądu elewacji gmachu można z całą pewnością stwierdzić, że obiekt nie tylko powstał, lecz także istnieje do dziś [277]. Znajduje się blisko lokalizacji wskazanej przez Jarosława Zielińskiego — przy ulicy Skoczylasa 4, czyli między ulicą Brechta i placem Hallera. Szczególnie mylące było przypisanie budynku do ulicy Stalingradzkiej, czyli obecnej Jagiellońskiej, od której odgradza go cały kwartał zwartej zabudowy. Zapewne jednak gdy przystępowano do realizacji Metrohotelu, nazwy ulic „praskiego MDM-u" były dopiero w planach, więc budynki otrzymywały adresy od jedynej istniejącej ówcześnie ulicy, czyli Jagiellońskiej przemianowanej na Stalingradzką. Potwierdza to wzmianka publikowana w roku 1953 w „Głosie Pracy". Możemy się z niej dowiedzieć nie tylko tego, że jak na standardy hoteli robotniczych w Metrohotelu panowały dobre warunki, lecz także że pierwsi

mieszkańcy wprowadzili się do gmachu 22 grudnia 1952 roku i że wtedy budynek miał adres Stalingradzka 10 [278]. Ciekawe, że adres ten jako jeden z hoteli robotniczych Metrobudowy podaje w swojej książce Andrzej Zawistowski [279] , jednocześnie w innym miejscu pisząc, że Metrohotel nie powstał [280] . Mimo że budowę kolei podziemnej wkrótce przerwano, to — jak twierdzą twórcy wystawy *Praski MDM. Życie codzienne osiedla Praga II* w Muzeum Warszawskiej Pragi — na sąsiadujący z hotelem sklep przy ulicy Brechta 3 okoliczni mieszkańcy jeszcze przez wiele lat zwykli mówić „metro” [281]. Monumentalny gmach Metrohotelu pokazuje rozmach, z jakim w roku 1951 przystąpiono do realizacji podziemnego środka transportu w stolicy. Obecnie w gmachu mieszczą się agendy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Z podobnym rozmachem planowano inny obiekt, o którym nie ma jednak wzmianki we wspominanym już, fundamentalnym dla historii warszawskiego metra, dziele pod redakcją Jana Rossmana. Chodzi o biurowiec metra przy placu Dzierżyńskiego — planowaną siedzibę operatora budowanego ówcześnie w Warszawie nowego środka transportu. Brak wzmianki we wspomnianym źródle nie powinien jednak do końca dziwić, należy pamiętać, że publikacja ta została napisana w roku 1958, a wydana dopiero w 1962. Jej celem był powrót do, dość drażliwego ówcześnie, tematu metra w Warszawie. Nieudany epizod związany z budową siedziby Metrobudowy nie był powodem do dumy. Więcej światła na temat niezrealizowanego biurowca metra mogą rzucić źródła z lat 1951–53, kiedy każdy nowy fakt związany z tą inwestycją był triumfalnie ogłaszany w prasie. Już na początku roku 1951, czyli wkrótce po ogłoszeniu decyzji o rozpoczęciu budowy warszawskiej kolei podziemnej, w prasie pojawiła się lokalizacja przyszłego biurowca metra. Miał on stanąć w niezwykle reprezentacyjnym miejscu „nowej Warszawy” — na skrzyżowaniu Trasy W-Z i „nowej Marszałkowskiej”, czyli ulicy Marcelego Nowotki. Nowy gmach zająłby północno-wschodni narożnik tego skrzyżowania, na południe od Arsenału, mniej więcej w miejscu, w którym obecnie znajduje się pawilon byłego baru szybkiej obsługi Gruba Kaśka. Na początku roku 1951, by zwolnić miejsce na reprezentacyjnym narożniku dla nowego obiektu, wyburzony został — mocno uszkodzony, ale nadający się do odbudowy — gmach centrali telefonicznej PAST przy ulicy Tłomackie [282]. W lutym i maju 1951 roku „Stolica” informowała o tym, że właśnie w tym miejscu zbudowany zostanie biurowiec metra. W artykule dotyczącym odbudowy ulicy Długiej schematycznie zaznaczony został rzut budynku i podano informację o jego przeznaczeniu. Budynek zaprojektowany na planie litery „U” miał stanąć symetrycznie względem osi wyznaczanej przez studnię Gruba Kaśka. Od strony ulicy Długiej zaplanowano dziedziniec, fasadę zaś od strony Trasy W-Z miały ożywiać dwa ryzality boczne [283]. W połowie roku 1951 zaprezentowano plan nowego uregulowania placu (jeszcze) Bankowego, stworzony przez zespół pod

kierownictwem architekta Zygmunta Stępińskiego. Układ budynku pozostał ten sam, a dzięki zamieszczonym w artykule zdjęciom makiety otoczenia placu oraz projektowi fasady gmachu można podać więcej szczegółów na jego temat. Elewacja budynku miała otrzymać bogate zdobienia, narożnik budynku od strony skrzyżowania Trasy W-Z z ulicą Nowotki miała zaś wieńczyć wieża zegarowa o wysokości 35 metrów. Mimo tylu szczegółów w artykule nie pojawia się żadna wzmianka, która potwierdzałaby przeznaczenie budynku na biurowiec metra, choć nie świadczy to również o zmianie przewidywanego gospodarza obiektu [284]. Czyżby już wtedy zrezygnowano z budowy nowego gmachu i zdecydowano się zamiast tego wykończyć na potrzeby Metrobudowy rozpoczęty obiekt przy ulicy Marszałkowskiej 77/79? Trudno znaleźć odpowiedź na to pytanie. W każdym razie związki tego miejsca z metrem może jeszcze dodatkowo potwierdzać fakt, że w materiałach do konkursu na zagospodarowanie placu Dzierżyńskiego z roku 1954 północno-wschodni narożnik alei Świerczewskiego i ulicy Nowotki zarezerwowano na westybul i podstację trakcyjną stacji metra Pn-1 Plac Dzierżyńskiego. Inną wskazówką odnośnie do zmieniających się planów dotyczących ulokowania biurowca metra może być wzmianka u Rossmana, że to w pobliżu centralnej stacji warszawskiego metra C-Próżna przewidywano, że stanie *biurowiec administracyjny z centralą dyspozytorską i teletechniczną* [285]. Na temat tej lokalizacji równie trudno znaleźć jakiekolwiek informacje.

[image]

Wylot na powierzchnię wybudowanego w latach 50. tunelu przy ul. Mieszka I. Fot. Ryszard Mączewski, Fundacja „Warszawa1939.pl”

[image]

Boczna ściana południowego tunelu, do której dobudowano w późniejszym okresie wiatę. Widoczne jest lekkie obniżanie się konstrukcji tunelu. Fot. Ryszard Mączewski, Fundacja „Warszawa1939.pl”

[image]

Początek krótszego, południowego tunelu. Fot. Ryszard Mączewski, Fundacja „Warszawa1939.pl”

[image]

Wnętrze dłuższego, północnego tunelu. Fot. Ryszard Mączewski, Fundacja „Warszawa1939.pl”

[image]

Bariera przegradzająca część tunelu wykorzystywaną jako magazyn od pozostałej — zalanej wodą. Fot. Ryszard Mączewski, Fundacja „Warszawa1939.pl”

Teatr Rampa

Przy okazji warto też zastrzec, że pozostałością po metrze nie jest budynek Teatru Rampa. To chyba jeden z najbardziej popularnych warszawskich mitów miejskich, że budynek Teatru Rampa przy ulicy Kołowej na Targówku miał być jedną ze stacji metra budowanego w latach 50. XX wieku. Źródłem tej pogłoski była zapewne socrealistyczna architektura gmachu oraz skojarzenie z budową metra na Targówku. Plotkę tę należy jednak zdecydowanie zdementować.

[image]

Rok 1955 — budowa domu kultury na Targówku — dzisiejszego Teatru Rampa. Fot. Zbyszko Siemaszko, ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Budynek istotnie powstał w tym samym okresie, w którym trwały prace przy metrze, został jednak od początku zaprojektowany jako dzielnicowy dom kultury na Targówku Mieszkaniowym, czyli w miejscu, w którym nie przewidywano ówcześnie budowy kolei podziemnej. Prace na odcinku doświadczalnym prowadzono na Targówku Fabrycznym, czyli po drugiej stronie torów kolejowych linii

prowadzącej do Dworca Wileńskiego. Mit ten nie traci popularności, chociaż projekt domu kultury dla Targówka został szczegółowo opisany w numerze „Stolicy” z 17 grudnia 1950 roku, czyli niemal w tym samym momencie, w którym oficjalnie ogłoszona została decyzja o rozpoczęciu budowy metra głębokiego w stolicy Polski Ludowej. Publikowane tam plany gmachu, na których dokładnie widoczna jest sala widowiskowa, nie pozostawiają żadnych wątpliwości, jakie miało być przeznaczenie budynku. W artykule tym można również znaleźć pośrednie wyjaśnienie „moskiewskiej” architektury gmachu, która przywodzi na myśl naziemne pawilony stacji metra ze stolicy ówczesnego ZSRR. Rozwiązania funkcjonalne budynku, czyli tzw. program, zostały oparte na wzorach radzieckich. Możliwe, że projektant gmachu, architekt Zenon Buczkowski, był zainspirowany jakimś konkretnym obiektem w Moskwie. We wspomnianym artykule podana została informacja, że budowa miała się zacząć w następnym roku, czyli w 1951. Dla porównania pierwsze prace ziemne przy budowie metra głębokiego rozpoczęły się dopiero w czerwcu 1952 roku [286]. ■

Bezsprzecznie jednak najciekawsza pozostałość metra znajduje się na Targówku Fabrycznym. To właśnie tam na początku lat 50. XX wieku miały się znaleźć obiekty będące głównym zapleczem metra — zarówno w trakcie budowy, jak i w pierwszym etapie jego funkcjonowania. Jak wiadomo, ostatecznie do tego nie doszło, ale realizacja tych planów została przerwana na dość zaawansowanym etapie. Kwestia umiejscowienia planowanych i rozpoczętych obiektów jest dość problematyczna. Przede wszystkim strategiczna inwestycja, jaką była kolej podziemna w stolicy Polski Ludowej, była owiana tajemnicą. We wzmiankach prasowych z epoki nie znajdziemy właściwie żadnych nazw ulic, przy których znajdowały się opisywane obiekty, a gdyby nawet jakaś się pojawiła, to na pewno bez jakiegokolwiek numeru. Ówcześnie obowiązująca zasada mylenia potencjalnych wrogów nie ułatwia dzisiejszych poszukiwań. Dodatkowo sytuację komplikuje to, że Targówek Przemysłowy był w latach 50. XX wieku dość luźno zabudowany, a część ulic istniała tylko na planie miasta, część stojących do dziś zabudowań fabryczno-magazynowych powstała zaś bez oglądania się na wcześniejszą siatkę ulic czy istniejącą zabudowę. Zwłaszcza że ta ostatnia była najczęściej dość licha. Również różnego rodzaju źródła nie rozwiewają wątpliwości. Znaczne i trudne do wyjaśnienia rozbieżności pojawiają się nawet w książce pod redakcją Jana Rossmana. Na podstawie tej publikacji trudno wskazać

choćby w miarę dokładnie lokalizacje stacji postojowej i kombinatu baz metra, ale nawet w przypadku projektowanej stacji W-4 Targówek budzi to pewne problemy.

Jedyną lokalizacją związaną z metrem na Targówku Przemysłowym, która nie budzi żadnych wątpliwości jest wylot tunelu na powierzchnię. Ten dość niepozorny obiekt znajduje się na terenie zabudowań magazynowych przy ulicy Mieszka I 1. Wybudowany w latach 1952–58 tunel miał 1256 metrów długości. To właściwie dwa sąsiadujące ze sobą tunele, z których krótszy ma długość około 60 metrów, a dłuższy został przedzielony betonową przegrodą w odległości nieco ponad 200 metrów od wylotu na powierzchnię [287]. Jego pozostała część została zalana wodą jeszcze na przełomie lat 50. i 60. Wkrótce zaczęto szukać dla niego jakiegoś nowego przeznaczenia. Rozważano wykorzystanie go przez Terenową Obronę Przeciwlotniczą, jednak do tego nie doszło [288]. Uznano, że nadaje się jedynie na cele magazynowe. Panująca w nim niska temperatura sprawiła, że tunel stał się obiektem zainteresowania Centrali Rybnej. Obiekt był dzierżawiony przez Centralny Dom Towarowy [289]. W latach 60. zaczęły korzystać z niego Centralne Piwnice Win Importowanych, które urządziły w nim leżakownię win. To całkiem sporo „centralnych” instytucji jak na tak peryferyjnie położony obiekt magazynowy. CPWI zajmowały tunel do roku 2006 [290]. Opuszczony tunel niezrealizowanego metra nie sprawdził się jako magazyn, więc może wykorzystać ten unikatowy w skali Warszawy i chyba nadal mało znany obiekt jako muzeum metra? Pomysł ten co jakiś czas powraca wśród entuzjastów historii warszawskiej kolei podziemnej i może kiedyś uda się go zrealizować, choć na przeszkodzie może stanąć — poza oczywistym brakiem niezbędnych funduszy — jego peryferyjne położenie. Chyba trudno byłoby liczyć na to, że na Targówek Przemysłowy dotrą jacyś turyści, zwłaszcza że dzielnica nie jest najlepiej skomunikowana z centrum miasta. Na to, że kiedyś zawita tu metro, jak w ambitnych planach z lat 50., raczej nie ma co liczyć.

W *Studiach i projektach metra w Warszawie* znajdziemy informację, że stacja W-4 Targówek miała się znajdować na powierzchni terenu. Trudno jednak określić, czy bezpośrednio za wylotem tunelu czy nieco dalej na wschód. Pawilon stacyjny zamierzano postawić w pobliżu projektowanego wiaduktu przerzuconego nad torami kolejowymi i łączącego Targówek Mieszkaniowy z Przemysłowym [291]. Tę inwestycję, czyli dzisiejszą ulicę gen. Rozwadowskiego, udało się zrealizować dopiero pół wieku później. Wiadukt ten ma właściwie identyczny przebieg jak ten planowany w latach 50. Początkowo zakładano, że tunelem na wschód od stacji W-2 Targowa nie jeździliby pasażerowie. Ten odcinek służyłby jedynie do przejazdu pociągów ze stacji postojowej i na nią, dlatego też między przystankiem przy Dworcu Wileńskim a wylotem tunelu na powierzchnię został on zaprojektowany jako jednotorowy. Stacje W-3 Szwedzka i W-4 Targówek zostałyby zrealizowane dopiero w późniejszym okresie [292].

Takie rozwiązanie nie powinno dziwić — w roku 2016 podobną koncepcję przywoływał Prezes Spółki Metro Warszawskie Jerzy Lejk w kontekście najbardziej na zachód wysuniętego odcinka II linii metra i Stacji Techniczno-Postojowej Mory. Miałby do niej powstać tunel, a dopiero później planowane po drodze stacje [293].

[image]

Fragment wielkiej hali magazynowej kombinatu baz dla Metrobudowy. Źródło: „Stolica” 1953, nr 26

Wróćmy jednak do lat 50. XX wieku i ówczesnej stacji postojowej. Zaprojektowano ją jako część kompleksu baz Zrzeszenia Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, a rozmach, z jakim to uczyniono, może przyprawić o zawrót głowy. Po uruchomieniu metra to właśnie tu miała się znajdować jego pierwsza stacja postojowa. Ówczesna prasa ten projektowany kombinat nazywała „sercem metra” [294]. Składać się na niego miały trzy elementy: baza transportowa, baza sprzętu z warsztatami oraz baza materiałowa. Pierwszy z nich miał objąć wszelkie zagadnienia związane z transportem i jego obsługą. W bazie sprzętu miały się odbywać składowanie, naprawa, a także na pewną skalę produkcja urządzeń potrzebnych przy budowie tego podziemnego środka transportu. Baza materiałowa miała być ogromną składnicą wszelkich materiałów potrzebnych przy tej inwestycji. Wybudowane bocznice kolejowe umożliwiałyby transport kolejowy. Całość miała obejmować 47 ha i od razu dopuszczano możliwość powiększenia tego terenu o kolejne 3 ha [295]. Odnosząc to do dzisiejszych realiów, należy wspomnieć, że obecnie teren Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty to około 33 ha [296].

[image]

Fragment głównej hali Warszawskich Zakładów Telewizyjnych. Fot. Zbyszko Siemaszko, ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

[image]

Bar szybkiej obsługi Gruba Kaśka, tymczasowy obiekt w miejscu, w

którym zaplanowano wyjście ze stacji metra Plac Dzierżyńskiego. Fot. Grażyna Rutowska, ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Planowano, że stacja postojowa na Targówku będzie miała elektrowozownię na 25 składów metra po sześć wagonów każdy, dwie nastawnie, budynek administracyjny, myjnię i kabinę odkurzającą. Co do lokalizacji to u Rossmana znów pojawiają się rozbieżności — w jednym miejscu mowa o tym, że elektrowozownia miała się znajdować w odległości 2,4 km od stacji W-3 Szwedzka, w innym zaś, że około 2,7 km od stacji W-2 Targowa [297], mimo że obie te stacje znajdowałyby się od siebie w odległości około 1000 metrów. Możliwe, że różnice te wynikają z wielkości obszaru, jaki wspomniany kompleks baz miał zajmować. Jeszcze w roku 1955, czyli wtedy gdy wciąż trwały prace na odcinku doświadczalnym metra, na Targówku Przemysłowym powstały Warszawskie Zakłady Telewizyjne. Pierwsze telewizory wyprodukowano już na początku roku 1956, ale nie wspominano już o tym, że siedziba WZT przy ulicy Matuszewskiej 14 została przejęta właśnie po Metrobudowie, a spadek ten był wynikiem nieudanej próby wybudowania metra w stolicy [298]. Na podstawie porównania zdjęć z artykułów w „Stolicy", o Metrobudowie z roku 1955 [299] i o WZT z 1959 [300], udało mi się tylko ustalić, że długa na ponad 300 metrów i szeroka na ponad 30 dawna hala główna WZT powstała jako wielka hala magazynowa kombinatu baz metra. Dzięki temu możemy stwierdzić, że budynki przekazane fabryce telewizorów wchodzić miały w skład części magazynowej baz metra. Artykuł z roku 1953 wyjaśniał, że *obecnie większość robót koncentruje się w części magazynowej. Poza właściwymi bazami powstanie tu wielki ośrodek socjalny: świetlica, tereny zielone, sportowe i inne*. Trudno ustalić dziś, które z budynków niedziałających już zakładów telewizyjnych, poza wymienioną halą, powstały dla Metrobudowy. Wydaje się, że w części bazy przeznaczonej dla przyszłej stacji postojowej nie zaczęto żadnych prac. Dzięki dokumentom z Archiwum Państwowego w Warszawie udało mi się ustalić, że miała ona zajmować teren między ulicami Bukowiecką, Klukowską, Swojską i Janowiecką. Dokument jest też jedynym miejscem, w którym pojawia się nazwa „warsztaty naprawcze Elsnerów" [301]. Obecnie teren ten zajmuje tak zwane Osiedle Wilno. Inwestycja ta wciąż powstaje. Realizowana jest na dużym, niezabudowanym terenie. Czy właśnie dlatego pozostał on tak długo pusty, że miejsce trzymano w rezerwie dla przyszłego metra?

Warto wymienić jeszcze inne, niematerialne pozostałości nieudanej inwestycji z lat 50. Budowa metra pomimo dużej głębokości, na której prowadzono roboty, dała się również odczuć na powierzchni. Co ciekawe, również wtedy, podobnie jak przy trwającej obecnej budowie II linii metra, osiadać zaczął

budynek mieszkalny pracowników kolejowych przy Targowej 70 [302]. Możliwe, że naruszona wtedy konstrukcja budynku, ponownie wystawiona na szkodliwe warunki, była przez to mniej odporna, niż się spodziewano. Innego rodzaju pozostałością było blokowanie niektórych działek pod stacje czy obiekty zaplecza technicznego — jako że metro wciąż brano pod uwagę przy innych inwestycjach — które nigdy nie powstały.

Gdy w roku 1954 ogłoszono konkurs SARP nr 210 na projekt stacji Plac Teatralny i Plac Dzierżyńskiego, budowa metra na tak zwanym szerokim froncie robót była już wstrzymana. Jednak ponieważ wtedy jeszcze zamierzano wrócić do tematu metra głębokiego, do materiałów konkursowych dołączone zostały wytyczne Metroprojektu wskazujące usytuowanie obiektów naziemnych metra. Architekci mieli wziąć je pod uwagę, kreśląc swoje projekty. Wskazana została lokalizacja naziemnego westybulu stacji metra, który przewidziano niemal na samym rogu ulic Nowotki i Świerczewskiego. Nieco na wschód od niego zarezerwowano miejsce na podstację trakcyjną. Dodatkowo plan miał uwzględnić kioski wentylacyjne, ale tu panowała większa swoboda. Wytyczne pozostawiały dowolność — mogły one zostać zaprojektowane w formie kiosku, fontanny czy akcentu plastycznego. Konkurs nie przyniósł rozwiązania, we wskazanym miejscu dopiero w latach 60. powstał zaś bar szybkiej obsługi Gruba Kaśka — tymczasowy pawilon gastronomiczny, który zamroził teren dla przyszłego metra. W przypadku placu Teatralnego westybul naziemny miał znaleźć się w rejonie pałacu Blanka. Jak wiadomo, teren ten pozostał niezabudowany aż do lat 90., gdy północną pierzeję placu Teatralnego zajął biurowiec ukryty za odtworzoną fasadą pałacu Jabłonowskich, czyli przedwojennego ratusza [303]. W swojej książce Andrzej Zawistowski twierdzi, że również pawilon CPLiA przed hotelem Metropol oraz Supersam miały charakter obiektów tymczasowych ze względu na rezerwę terenu pod metro [304]. Z uwagi na ich sąsiedztwo z projektowanymi stacjami — odpowiednio Pd-1 i Pd-3 — jest to możliwe, choć nie znalazłem potwierdzenia, że tak właśnie było. Na pewno w miejscu obiektów stacji Próżna powstały pawilony rzemieślnicze wybudowane pod koniec lat 50. wzdłuż ulicy Marszałkowskiej między Świętokrzyską a Królewską. W przypadku stacji Śródmieście wydaje się, że zarezerwowano tylko teren po zachodniej stronie Marszałkowskiej między Żurawią i Nowogrodzką. Wskazuje go artykuł, który ukazał się w lipcu 1956 roku: [...] *sprawa uzależniona jest od Metra. W bloku mającym stanąć w tym miejscu (między Nowogrodzką a Żulińskiego* [nazwa nadana w roku 1935 fragmentowi Żurawiej na zachód od Marszałkowskiej, patron Tadeusz Żuliński był pierwszym komendantem POW i adiutantem Józefa Piłsudskiego, po wojnie nazwa została zmieniona, jej użycie w tekście z 1956 roku może dziwić — przyp. aut.])

projektowana jest budowa stacji kolejki podziemnej (Metro). Od przyjęcia tej lub innej alternatywy wykorzystania podziemia - zależy zabudowa powierzchni [305]. Ostatecznie tylko na połowie terenu wzniesiono biurowiec należący do Mody Polskiej, reszta zaś pozostała niezabudowana, choć były co do niej poważne plany — jeszcze w latach 90. zakładano powstanie w tym miejscu centralnej dyspozytorni, ale do tego tematu wrócę w dalszej części książki.

Wróćmy jeszcze do tego, co pozostało po budowie metra głębokiego. Poza tymi bardziej lub mniej materialnymi reliktami nie można też pominąć doświadczeń, które zdobyto przy trwających ówcześnie pracach. Mimo fiaska budowy metra głębokiego była ona jedyną okazją do wykształcenia się zawodu metrowca, o którym wspominał Jerzy Twardo. Gdy na początku lat 80. XX wieku rozpoczęto budowę I linii metra, przy jej budowie znaleźli zatrudnienie także ludzie, którzy zdobyli doświadczenie przy budowie metra w latach 50. Tadeusz Romanowski, generalny projektant I linii metra w Warszawie, wspominał w połowie lat 80., że *około 20 osób spośród tych, które w latach 50-tych pracowały przy projektowaniu metra głębokiego dotrwało do dziś*. Poza projektantami doświadczenie zdobyli także budowniczowie metra. *Doświadczenie tych kilkudziesięciu inżynierów teraz wykorzystujemy. Gdyby ktokolwiek wiedział, że metro będzie budowane dopiero po ponad 30 latach, to nikt by nie wytrzymał* [306]. Przez te 30 lat podejmowano jednak różne próby związane z metrem, które warte są prześledzenia. ■

---

261 J.A. Zajączkowski, *Historia Warszawskiego Metra*, s. 111. Tekst udostępniony autorowi przez spółkę Metro Warszawskie.

262 J. Twardo, *Budowa metra głębokiego w Warszawie w latach 1951–1958*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 10/1995, s. 11.

263 J. Rossman, op. cit., s. 179.

264 *Przy remoncie torów odkopano tunel metra z lat 50.*, „Gazeta Wyborcza” [online], 17 czerwca 2016 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,20260859,przy-remoncie-torow-odkopano-tunel-metra-z-lat-50.html>.

265 J. Rossman, op. cit., s. 329.

266 *Socjalistyczna Warszawa otrzyma metro*, PKF 2/51.

267 APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 369.

268 K. Traczyński, *Ukryty tunel metra*, „Geotekst” [online] 1 marca 2004 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://www.geotekst.pl/artykuly/geologia/ukryty-tunel-metra>.

269 A. Zborski, T. Markiewicz, *Między Bagatelą a Zgodą*, Warszawa 2010, s. 79.

270 J. Rossman, op. cit., s. 209.

271 J. Rossman, op. cit., s. 169.

272 J. Zieliński, *Realizm socjalistyczny w Warszawie. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 2009, s. 188–189.

273 *Żeński hotel budowlanych*, „Stolica” 1954, nr 21, s. 6.

274 Zdjęcie można obejrzeć na stronie internetowej Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie: <https://artmuseum.pl/pl/archiwum/archiwum-tadeusza-rolke/2128/115552>.

275 *Osiedle budowniczych metra — nieistniejące*, „Warszawa moim oczkiem” [online] 14 grudnia 2007 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://warszawamoimoczkiem.blogspot.com/2007/12/okopowa-59.html>.

276 J. Zieliński, *Realizm socjalistyczny w Warszawie. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 2009, s. 375.

277 W. Piotrowski, *Osiedle mieszkaniowe Praga II*, „Architektura” 1952, nr 7–8, s. 192.

278 W. Strzałkowska, *W domu przy Al. Stalingradzkiej*, „Głos Pracy” 1953, nr 32.

279 A. Zawistowski, op. cit. s. 117.

280 A. Zawistowski, op. cit. s. 132.

281 J. Jastrzębski, *Metro na powierzchni, czyli naziemne adresy warszawskiej kolei podziemnej*, „Skarpa Warszawska” 2015, nr 7, s. 61.

282 *Na skrzyżowaniu Al. Świerczewskiego (Trasa W-Z) z ul. Nowotki (Nowa Marszałkowska)*, „Stolica” 1951, nr 9, s. 2.

283 *Ulica Długa w odbudowie i przebudowie*, „Stolica” 1951, nr 2, s. 6–7.

284 S. Rassalski, *Projekt odbudowy placu Bankowego*, „Stolica” 1951, nr 13, s. 4–7.

285 J. Rossman, op. cit., s. 104.

286 S. Gawłowski, *Dom kultury na Targówku*, „Stolica” 1950, nr 50, s. 4.

287 A. Zawistowski, op. cit., s. 195.

288 A. Zawistowski, op. cit., s. 178.

289 APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 335.

290 A. Zawistowski, op. cit., s. 190.

291 J. Rossman, op. cit., s. 108.

292 J. Rossman, op. cit., s. 102.

293 W. Urbanowicz, *Metro nie skończy na Bemowie, dojedzie od razu na Mory*, „Transport Publiczny” [online], 28 kwietnia 2016 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/metro-nie-skonczy-na-bemowie-dojedzie-od-razu-na-mory-51913.html>.

294 *Kombinat baz dla Metrobudowy*, „Stolica” 1953, nr 26, s. 8.

295 J. Rossman, op. cit., s. 109.

296 W. Urbanowicz, *Metro jeździ na rowerze*, „Transport Publiczny” [online], 6 marca 2014 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/metro-jezdzi-na-rowerze-1768.html>.

297 J. Rossman, op. cit., s. 109.

298 B. Rostropowicz, *Telewizory rodzą się na Targówku*, „Stolica” 1959, R. 14, nr 6, s. 12–13.

299 *Kombinat baz dla Metrobudowy*, „Stolica” 1953, nr 26, s. 8.

300 B. Rostropowicz, *Telewizory rodzą się na Targówku*, „Stolica” 1959, R. 14, nr 6, s. 12.

301 APW, Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego „Metrobudowa”, sygn. arch. 390, Stacja Postojowa — warsztaty naprawcze Elsnerów, Targówek [lokalizacja].

302 J. Rossman, op. cit., s. 330.

303 Archiwum ZG SARP, Konkurs SARP nr 210 — Wytyczne BP Metroprojekt dla usytuowania obiektów naziemnych Metro dla stacji Pl. Dzierżyńskiego i Pl. Teatralnego, do konkursu SARP Nr. [!] 210 na urbanistyczne rozwiązanie Pl.Teatralnego [!] i Placu Dzierżyńskiego.

304 A. Zawistowski, op. cit., s. 172.

305 S. Gebethner, *Wilcza — Świętokrzyska*, „Stolica” 1956, R. 11, nr 31, s. 4.

306 A. Rogiński, op. cit., s. 34.

ROZDZIAŁ VII

Czekając na zielone światło dla metra (1958–1980)

Zanim jeszcze ostatecznie zrezygnowano z niezwykle kosztownej koncepcji metra głębokiego, zaczęto rozważać inne rozwiązania dotyczące komunikacji miejskiej w stolicy. Wtedy właśnie, korzystając z doświadczeń zdobytych w trakcie trwającej jeszcze ówcześnie budowy, opracowano koncepcję metra płytkiego. W założeniach sformułowanych w roku 1956 starano się jeszcze wykorzystać podziemne konstrukcje zrealizowane w ramach budowy metra głębokiego. Rozważano możliwość wykorzystania w całości wybudowanego tunelu między Targówkiem a stacją W-3 Szwedzka, wraz z będącą wtedy jeszcze w trakcie realizacji komorą rozjazdową. Wymagałoby to jednak wybudowania stacji W-3 na głębokości właściwej dla metra głębokiego. Równolegle brano pod uwagę spłycenie stacji W-3 i wykorzystanie choć części zbudowanego tunelu. Zmianie uległyby kształt sieci oraz kolejność realizowania linii. Ponieważ względy wojskowe przestały mieć większe znaczenie, pierwsza miała powstać linia północ-południe. Etapy realizacji sieci miały wyglądać następująco:

I — odcinek od Młocin do placu Dzierżyńskiego,

II — odcinek od placu Dzierżyńskiego do ulicy Rakowieckiej,

III — odcinek od ulicy Rakowieckiej do Służewca,

IV — odcinek od stacji Próżna na Targówek.

W związku z takim etapowaniem stacja techniczno-postojowa musiała w planach zostać przeniesiona z Targówka na Młociny [307]. W latach 1957–58 trwały dalsze prace studialne. Na zlecenie prezydium warszawskiej Rady Narodowej powstały dwie koncepcje układu komunikacyjnego dla Warszawy.

Pierwszą przygotował Metroprojekt [308], drugą zaś stworzono na Politechnice Warszawskiej [309].

[image]

Plan metra z książki *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–58*

Na podstawie własnych opracowań w roku 1958 Metroprojekt zaproponował projekt wstępny metra płytkiego. Ostatecznie zrezygnowano w nim z wykorzystania wybudowanego ogromnym kosztem tunelu metra głębokiego na skraju Pragi i Targówka. Planowano poprowadzenie tras jeszcze płycej niż w propozycji z roku 1956. Pierwsza linia miała biec z Młocin na Służewiec. Projekt ten jest pod niektórymi względami uderzająco podobny do istniejącej obecnie linii. Poza odcinkiem południowym, gdzie koncepcja dzisiejszego Ursynowa kiełkowała dopiero na deskach kreślarskich ówczesnych urbanistów, przebieg trasy i lokalizacja stacji są bardzo zbliżone do funkcjonujących współcześnie. Mimo że koncepcja ta nie została zrealizowana, warto dokładniej się jej przyjrzeć.

Trasa miała mieć 17 kilometrów długości (z czego 15 km pod ziemią) i 18 stacji. Pierwsza stacja, patrząc od północy, miała nosić nazwę Młociny — Huta Warszawa i znajdować się nieco na wschód od swego dzisiejszego odpowiednika, co pozwoliłoby w przyszłości przedłużyć projektowaną ówcześnie linię do Łomianek, omijając tereny huty. Stacja ta zlokalizowana byłaby na powierzchni, a metro biegłoby w wykopie i zjeżdżało pod ziemię dopiero na wysokości skrzyżowania ulic Kasprowicza i Wolumen. Tu miała się znaleźć kolejna stacja, dokładnie w miejscu dzisiejszej stacji Wawrzyszew. Następnie trasa prowadziłaby pod ulicą Kasprowicza i dalej Słowackiego, do placu Wilsona, noszącego ówcześnie miano Komuny Paryskiej. Lokalizacje stacji na tym odcinku miały niemal dokładnie odpowiadać dzisiejszym przystankom metra. Dopiero tu trasa zaczynała się różnić od obecnie istniejącej — do następnej stacji przy Dworcu Gdańskim tunele miały biec pod ulicą Felińskiego, a nie jak teraz pod Mickiewicza. Śródmiejski odcinek niemal pokrywał się z dzisiejszym. Nawet odpowiednik niezrealizowanej przy budowie I linii metra stacji Muranów został w ówczesnych planach zaznaczony jako stacja jedynie do ewentualnej realizacji — miała oznaczenie Pn-1bis, gdzie Pn-1 to stacja w rejonie ówczesnego placu Dzierżyńskiego. Kolejna stacja za tymże placem przewidywana była na skrzyżowaniu ulicy Marszałkowskiej ze Świętokrzyską. Kolejny przystanek podziemnej kolejki na trasie pod Marszałkowską wyznaczony był po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania z Alejami Jerozolimskimi, następny zaś po

południowej stronie placu Konstytucji. Dalej trasa miała przebiegać pod ulicą Waryńskiego i Polem Mokotowskim do pierwszej stacji mokotowskiego odcinka, której lokalizacja odpowiadać miała położeniu dzisiejszej stacji Pole Mokotowskie. Następnie na południe pod aleją Niepodległości, jednak tu stacje miały być nieco gęściej niż obecnie — przewidywano je kolejno przy skrzyżowaniach z ulicami Madalińskiego, Odyńca i Woronicza. Potem trasa przechodziła pod ulicę Puławską, gdzie zaplanowano jeszcze dwie stacje — nieco na południe od alei Wilanowskiej i przy skrzyżowaniu z ulicą Wałbrzyską, gdzie tory znów miały wychodzić na powierzchnię. Tu, podobnie jak na północnym krańcu, przewidywano możliwość późniejszego przedłużenia trasy do Natolina [310].

W opozycji do tej koncepcji stanął Zespół Biura Urbanistycznego m.st. Warszawy, który zaproponował bardziej zachowawcze rozwiązanie. Zamiast tworzyć zupełnie nowy środek komunikacji miejskiej, jakim byłoby metro bądź SKM, jego członkowie zaproponowali wykorzystanie istniejącej oraz nowo stworzonej infrastruktury PKP do obsługi ruchu miejskiego. Przedstawili długofalowy plan budowy linii kolejowych, które, gdyby powstały, rozwiązałyby problemy komunikacyjne stolicy [311].

W roku 1960 ten wstępny projekt został przedstawiony stołecznej Radzie Narodowej i został przez nią uznany za podstawę do dalszych prac projektowych [312]. Początkowo gazety przyjęły wiadomość o powrocie do zagadnienia metra z lekkim niedowierzaniem [313], jednak już wkrótce na łamach prasy przetoczyła się prawdziwa dyskusja na temat optymalnego rozwiązania problemów komunikacyjnych Warszawy. Pojawiły się głosy twierdzące, że metro i inne podobne mu rozwiązania są zbyt drogie i wystarczy rozbudowa istniejącej sieci tramwajowej z odcinkami podziemnymi.

Głos zabrał inżynier Jan Rossman, który optował za powrotem do koncepcji Szybkiej Kolei Miejskiej na osi północ-południe. Tłumaczył, że SKM to metro z dalekimi „wybiegami", czyli możliwością wyprowadzenia pociągów na powierzchnię poza centrum i przedłużenia tras na tereny podmiejskie. Podkreślał, że zaletą takiego rozwiązania jest to, że SKM nie jest rzeczą „samą w sobie", jak miało być w przypadku metra głębokiego i w ogóle metra, ale jest środkiem transportu zintegrowanym z ogółem układu komunikacyjnego miasta. W porównaniu z metrem miało być to rozwiązanie tanie i szybsze w realizacji [314].

Swego rodzaju kompromisowym rozwiązaniem łączącym zalety powyższych koncepcji wydawała się propozycja Mieczysława Krajewskiego, jak wspominałem, prawdziwego autorytetu w tej dziedzinie. Ten były szef Biura Projektów SKM, a potem dyrektor Metroprojektu, zaproponował częściowe

wprowadzenie tramwaju pod ziemię, czyli budowę tuneli, które później mogłaby wykorzystać Szybka Kolej Miejska. Wskazywał, że jest to najbardziej praktyczne rozwiązanie — nie powstaje nowy, odrębny system komunikacyjny, nie trzeba dublować infrastruktury takiej jak zajezdnie, warsztaty naprawcze, nie potrzeba też dwóch rodzajów taboru. Rozwiązanie takie określane jest nazwą „premetro". Realizowano je ówcześnie w miastach niemieckich i belgijskich, rzadko kiedy jednak dokonywano później planowanej pierwotnie konwersji w system metra. Można więc uznać za korzystne dla późniejszego rozwoju metra w Warszawie, że nie zdecydowano się wtedy na wybór rozwiązania proponowanego przez inżyniera Krajewskiego [315].

W odpowiedzi na to Rossman wskazywał, że nasza stolica ma inną specyfikę niż zachodnioeuropejskie miasta, które Krajewski przywoływał jako przykłady. W Warszawie ulice są szersze, motoryzacja indywidualna nie tak rozwinięta, a dodatkowo śródmieście ze wschodu na zachód przecina tunel średnicowy. Rossman przekonywał, że na podstawie przeprowadzonych analiz budować trzeba SKM, a nie premetro, choć nie wykluczał, że początkowo tunele SKM mogłyby wykorzystywać tramwaje [316].

Wydawało się, że kres dyskusjom położy decyzja ostatecznie podjęta 12 kwietnia 1962 roku przez Prezydium Warszawskiej Rady Narodowej. Przyjęło ono uchwałę w sprawie poprawienia stołecznej komunikacji miejskiej, w której zawarte zostało polecenie przygotowania dokumentacji technicznej pierwszej linii Szybkiej Kolei Miejskiej na kierunku północ-południe. *Warszawa przeto nie obędzie się bez metra, czy szybkiej kolei miejskiej, a nazwa jest tu obojętna*, jak podsumowywał tę decyzję na łamach „Stolicy" Jan Kubalski, szef przedwojennego Biura Studiów Kolei Podziemnej[317].

[image]

„Metro w Warszawie" zilustrowano widokiem stacji Śródmieście i pociągu elektrycznego do Mińska Mazowieckiego. W latach 60. była to jedyna namiastka metra, na jaką miała szansę Warszawa. „Przegląd Budowlany" 1968, nr 2

Już na początku roku 1963 przedstawiono projekt pierwszej linii SKM o przebiegu bardzo zbliżonym do zaprezentowanej wcześniej koncepcji metra płytkiego z roku 1958. Trasa również miała mieć 17 km długości i prowadzić z Młocin na Służewiec, tym razem jednak zakładano, że już tylko 12 km trasy będzie przebiegać pod ziemią. Zmieniono także przebieg południowej części — od

skrzyżowania alei Niepodległości z ulicą Odyńca trasa miała przebiegać w wykopie wzdłuż „al. Niepodległości bis”, czyli dzisiejszej ulicy Modzelewskiego, by potem skręcić w kierunku Puławskiej. Ostatnia stacja znajdowałaby się po wschodniej stronie tej ulicy, na wysokości wjazdu na teren Wyścigów. Wraz ze stacją miała powstać Baza Techniczno-Eksploatacyjna SKM, przewidywano również budowę przedłużenia trasy w kierunku Natolina oraz ewentualne połączenie jej z kolejową linią radomską. Odcinek od Huty do tzw. serka bielańskiego planowano w wykopie na osi ulicy Kasprowicza, w początkowej fazie realizacji zamierzano do wykonanego wykopu wpuścić tramwaje. Ich trasa wiodłaby z pętli pod Hutą wykopem przyszłej SKM do alei Zjednoczenia, wzdłuż której zbudowano by łącznik do istniejącego torowiska na ulicy Marymonckiej. Projekt tej fazy realizacyjnej był najbardziej zaawansowany, przewidywano nawet, że powstanie w ciągu dwóch lat, czyli do roku 1965. Również na południowym odcinku trasy zamierzano początkowo wykorzystywać wykop SKM jako trasę tramwajową łączącą istniejące już odcinki tras tramwajowych na ulicach Rakowieckiej i Woronicza. Lokalizacja większości planowanych stacji odpowiadała projektowi metra z roku 1958, choć rozważano przesunięcie stacji spod placu Konstytucji bardziej na południe, by lepiej skomunikować SKM z projektowaną już wtedy Trasą Łazienkowską — koncepcja ta odpowiada dzisiejszemu położeniu stacji Politechnika [318]. Powstały Założenia Inwestycyjne budowy I linii Szybkiej Kolei Miejskiej Młociny-Służewiec w Warszawie zatwierdzone przez Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy uchwałą nr 167/1099 przyjętą 13 października 1964 roku [319]. Jednak zamiast do realizacji trafiły na kolejne lata do szuflady. Do tematu metra zaczęto wracać dopiero pod koniec lat 60., gdy nierozwiązane wcześniej problemy komunikacyjne miasta zaczęły narastać w szybkim tempie i stało się jasne, że nowe rozwiązania są niezbędne. Powrócono do koncepcji SKM, której wcześniejsze założenia wymagały jednak aktualizacji.

[image]

Przekrój poprzeczny stacji A15 Plac Dzierżyńskiego — widoczny planowany tunel drogowy, do którego realizacji nie doszło. Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy 1 Linii Metra w Warszawie, wrzesień 1975

Pod koniec lat 60. przeprowadzono ważną inwestycję związaną z budową metra. Wykonano specjalną konstrukcję zabezpieczającą przejście przyszłego

metra pod budowanym ówcześnie północnym tunelem linii średnicowej, który oddano do użytku w maju 1967 roku [320]. Takie samo zabezpieczenie pod tunelem południowym wykonano w roku 1969 wraz z wybudowaniem przejścia podziemnego pod rondem Marszałkowska-Jerozolimskie [321]. Było to niejako wypełnienie postulatu z roku 1922, o którym wspominałem na początku książki. Wskazywano wtedy na konieczność budowy fragmentu tunelu metra jednocześnie z budową linii średnicowej, przynajmniej na przecięciu z tunelami kolejowymi. W drugiej połowie lat 60. powstał właściwie nie tunel, ale jedynie jego strop i betonowe ściany boczne, między które miał trafić tunel szlakowy przyszłego metra [322]. Wykonana konstrukcja miała umożliwić budowę tunelu przez wybranie spod niej ziemi bez konieczności zatrzymywania ruchu kolejowego [323].

Opracowaniem całościowego systemu Szybkiej Kolei Miejskiej zajęło się Biuro Studiów i Projektów Inżynierii i Komunikacji Miejskiej (które już w roku 1972 wraz z innymi podmiotami zostało przekształcone w Biuro Planowania Rozbudowy Warszawy). W roku 1971 zaprezentowano stworzone przez tę jednostkę opracowanie pod tytułem System SKM w Warszawskim Zespole Miejskim. W ramach tego systemu miała powstać sieć SKM o łącznej długości 126 kilometrów, na których przewidywano 129 przystanków. Głównych linii miało być pięć, choć większość z nich miała się rozgałęziać. Oto lista linii z rozgałęzieniami:

I — Huta Warszawa — Ursynów, Natolin;
II — Targówek — Wola;
III — Wawer — Żerań, Tarchomin;
IV — Tarchomin — Sadyba, Służewiec;
V — Grochów — Bemowo, Okęcie, Lotnisko.

Większość trasy, bo aż 87 km, miała biec w tunelu, poza tym 24 km w wykopie, 8 km na poziomie terenu i 7 km na estakadzie. W dalszej przyszłości przewidywano przedłużenie tras poza miasto — w kierunku Pruszkowa, Piaseczna, Wołomina i Legionowa. Tak powiększona trasa osiągnęłaby długość prawie 161 kilometrów. Przewidywano, że budowa zostanie rozpoczęta w latach 1976–81, a pierwsza linia zostanie oddana do eksploatacji już do roku 1985. Cały system miał zostać zrealizowany do roku 2001 — w wariancie zakładającym zwiększanie się tempa inwestycji — bądź do 2023 — w wariancie o stałym tempie budowy [324]. Jak wiadomo, ten śmiały projekt nie został zrealizowany.

W tym samym roku powstały w Biurze Projektów „Metroprojekt” Założenia Techniczno-Ekonomiczne I Linii Metra w Warszawie, które po licznych wnioskach i analizach zostały uznane w kwietniu 1972 roku za podstawę do opracowania dokumentacji projektowo-kosztorysowej w kompleksowej formie [325]. Prace trwały dwa lata. Powstało opracowanie Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy 1 Linii Metra w Warszawie [dalej ZTE 1975]. We wrześniu

1974 roku powołano Dyrekcję Budowy Metra, a między październikiem 1974 a wrześniem 1975 projekt był na bieżąco konsultowany z zespołem specjalistów. Poproszono o pomoc również rzeczoznawców radzieckich. Na posiedzeniu 29 września 1975 roku zespół specjalistów zarekomendował Dyrekcji Budowy Metra zatwierdzenie założeń i tak też się stało [326]. Planowano rozpoczęcie budowy w latach 1977–78.

[image]

Lokalizacja projektowanej bazy budowy metra na Wyczółkach i łącznicy do stacji techniczno-postojowej. Zwraca uwagę planowana ulica Niebieskich Migdałów, zrealizowana wiele lat później jako Południowa Obwodnica Warszawy. Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy 1 Linii Metra w Warszawie, wrzesień 1975

Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy 1 Linii Metra w Warszawie z roku 1975 to bardzo ciekawy dokument. Ponieważ stał się podstawą do wybudowania obecnie istniejącego systemu metra, właściwie można uznać, że jest nam dobrze znany z praktyki codziennych podróży I linią. Gdy w roku 1982 szykowano się do budowy obecnie istniejącej linii, to założenia te tylko nieznacznie zaktualizowano. W celu przyspieszenia rozpoczęcia inwestycji uznano niemal wszystkie elementy tamtego opracowania za niezmienne: trasę linii, umiejscowienie stacji, przebieg na całej długości w tunelu i jego zagłębienie [327].

[image]

Docelowa sieć metra. Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy 1 Linii Metra w Warszawie, wrzesień 1975

Podsumowując — to właśnie z ZTE 1975 bezpośrednio wywodzi się istniejąca obecnie I linia metra, której budowa rozpoczęła się w roku 1983. Projekt metra z roku 1975 zakładał więc linię z Młocin na Natolin, bo tak wtedy roboczo nazywano dzisiejszą stację Kabaty, o długości 23 kilometrów i 23 stacjach. Stację Techniczno-Postojową przewidziano na Kabatach, dokąd miała prowadzić specjalna bocznica kolejowa od linii radomskiej [328]. Była to zmiana względem wcześniejszych projektów metra, wedle których STP miała znajdować się na

Wyczółkach [329]. Zamiast niej w tym miejscu miała powstać Baza Budowy Metra.

Pierwszą linię zamierzano zbudować w czterech etapach:

I — odcinek między stacjami A1 Natolin a A7 Puławska (obecnie to odpowiednio stacje Kabaty i Wilanowska) — o długości 6,5 km;

II — odcinek między stacjami A7 Puławska a A11 Wawelska (Wilanowska i Politechnika) — o długości 4,5 km;

III — odcinek między stacjami A11 Wawelska a A17 Dworzec Gdański — o długości 4,7 km;

IV — odcinek między stacjami A17 Dworzec Gdański a A23 Młociny-Huta — o długości 6,0 km[330].

W pierwszym okresie planowano więc powstanie tylko odcinka, który moglibyśmy z dzisiejszego punktu widzenia nazwać ursynowskim.

Wart uwagi jest jeszcze jeden aspekt. Pierwszą linię metra zaplanowano jako element większej całości. Zaprojektowana została docelowa sieć metra. Gdy na początku lat 80. aktualizowano Założenia Techniczno-Ekonomiczne, sytuacja ekonomiczna była na tyle trudna, że już sama I linia była nie lada wyzwaniem. Dlatego też o docelowym układzie linii rzadko wspominano. A plan ten wyglądał następująco. Powstać miało 5 linii o łącznej długości około 130 kilometrów, w tym dwie linie północ-południe w lewobrzeżnej części Warszawy: jedna wzdłuż ulicy Marszałkowskiej, druga zaś wzdłuż ówczesnej ulicy Marchlewskiego; dwie linie wschód-zachód i dodatkowo linia północ-południe w dzielnicach praskich. Powstanie tej ostatniej uzależniano od planów budowy pasa nadwiślańskiego, czyli osiedli Gocław, ówcześnie w zaawansowanych planach, i Julianów, które ostatecznie nigdy nie powstało. Podkreślano, że minimum pozwalające na rozwój miasta stanowią dwie linie: Natolin — Młociny i Wola — Praga-Centrum — Północna Dzielnica Mieszkaniowa. Miały one mieć długość około 45 kilometrów [331].

Chociaż lata 70. i obietnice budowy przez ekipę Edwarda Gierka „drugiej Polski" wydawały się dobrym momentem na rozpoczęcie budowy metra, czas przygotowania inwestycji wydłużał się i wciąż oczekiwała ona na zielone światło od władz państwowych. Jednocześnie po pierwszych latach entuzjazmu sytuacja ekonomiczna zaczęła powoli się pogarszać. Najwidoczniej w kierownictwie PZPR zdawano sobie sprawę, że metro to sprawa droga i długotrwała w realizacji. Jako sztandarowe warszawskie inwestycje wybrane zostały Trasa Łazienkowska, Zamek Królewski i Dworzec Centralny. Jeszcze w roku 1979 czytelnicy „Stolicy" przeczytali, że *metro znów przy głosie* i że choć *w ostatnim okresie nie pisano o metrze wiele, nie oznacza to bynajmniej „ciszy" w tej dziedzinie* [332], jednak sytuacja gospodarcza kraju pogarszała się na tyle szybko, że na początku 1981, podsumowując poprzedni rok, dziennikarz „Przekroju" pisał, że *z budową metra*,

czyli — jak się to w Warszawie ma nazywać — Szybkiej Kolei Miejskiej, obecnie znanych trudności krajowych, stolica będzie musiała się na długo pożegnać [333]. Nikt chyba nie podejrzewał wtedy, jak bardzo ta ocena była błędna. ■

Nazewnictwo

Jednym z najważniejszych dokumentów dla obecnie istniejącej I linii metra są pochodzące z roku 1975 Założenia Techniczno-Ekonomiczne I Linii Metra w Warszawie. W tym fundamentalnym dla budowy warszawskiego metra opracowaniu pojawiają się pierwsze wersje nazw obecnie istniejących stacji. W dokumencie tym zastrzeżono, że mają one charakter czysto roboczy, ale przystępując do budowy I linii metra, te robocze nazwy powtórzono w zaktualizowanych ZTE 1982. Mimo że oficjalne nazwy zostały nadane uchwałą Rady Narodowej m.st. Warszawy już 16 grudnia 1983 roku, to warto dokładniej przyjrzeć się nazwom roboczym. Były one punktem wyjścia do ustalenia uchwalonych nazw, a niektóre z nich uzyskały ostatecznie status oficjalnych i funkcjonują do dziś. Te robocze nazwy były również wynikiem wcześniejszych prac projektowych przy warszawskiej kolei podziemnej. Ich uważne prześledzenie może prowadzić do ciekawych wniosków, jednak warto również przyjrzeć się jednemu elementowi towarzyszącemu nazwom, który pozostał niezmienny od roku 1975.

To oznaczenia stacji składające się z litery i liczby. Dla pierwszej linii przyjęto literę A. Liczba zaś wskazywała, z którą stacją od południa mamy do czynienia. Liczby rosły w tym kierunku, ponieważ właśnie od południowego końca linii przewidywano rozpoczęcie robót. Oznaczenia te pozostały niezmienne do dziś, pomimo że dwóch stacji do tej pory nie zrealizowano — A12 Plac Konstytucji i A16 Muranów — i numeracja ma w dwóch miejscach luki. W związku z tym np. 21. stacja od południa — Młociny — nosi oznaczenie A23. W początkowym okresie funkcjonowania I linii oznaczenia te często podawano równolegle z nazwami stacji, które stanowiły przecież zupełną nowość dla pasażerów. Z czasem jednak zaczęto ich używać wyłącznie w dokumentach technicznych. Ostatnio jednak powróciły na wyświetlaczach informujących o czasie przyjazdu kolejnego składu. Wspomniałem o tych oznaczeniach również dlatego, że ułatwią śledzenie zmian nazw

stacji. Analizę tę rozpoczniemy od południowego krańca linii.

[image]

Ursynów, czyli… Mokotów?

Na początku lat 80. XX wieku, gdy rozpoczynała się budowa metra, cały obszar dzisiejszej dzielnicy Ursynów znajdował się w granicach administracyjnych Mokotowa. Wynikało to z ówczesnego podziału administracyjnego miasta, kiedy Warszawa dzieliła się zaledwie na 7 dzielnic. W materiałach z roku 1982 podkreślano rolę metra, którego pierwsza linia *połączy trzy dzielnice* — chodziło o Mokotów, Śródmieście i Żoliborz, chociaż już wtedy trasa miała biec spod Lasu Kabackiego do Huty Warszawa. Nazwa Ursynów odnosiła się wtedy tylko do północnej części ogromnego blokowiska wznoszonego między Dolinką Służewiecką a Lasem Kabackim. Drugą jego częścią był młodszy, znajdujący się na południe od ulicy Filipiny Płaskowickiej Natolin. Nazwy te otrzymały dwie Spółdzielnie Budownictwa Mieszkaniowego budujące na tym terenie. Ursynów i Natolin dodatkowo dzieliły się też na mniejsze osiedla. Zarówno spółdzielnie, jak i osiedla dostarczyły nazw powstającym stacjom.

Dzisiejsza stacja A1, czyli Kabaty roboczo nazywała się Natolin, tak jak południowa część ogromnego zespołu osiedli. Nazwa Kabaty miała się początkowo odnosić wyłącznie do Stacji Techniczno-Postojowej, ostatecznie jednak te dwa obiekty podzieliły się jedną nazwą pochodzącą od wsi znajdującej się niegdyś na skarpie ursynowskiej na południe od zespołu pałacowo-parkowego Natolin. To właśnie od tych dóbr wzięła swoją nazwę stacja A2 — Natolin. Początkowo miała się ona nazywać tak jak jedno z osiedli SBM Natolin — Wolica. Nazwa ta również pochodzi od znajdującej się kiedyś na skarpie wsi. Pomimo że ursynowskie stacje nie są od siebie bardzo oddalone, według projektu z lat 70. XX wieku między obecnymi stacjami A2 i A3 miał powstać jeszcze jeden przystanek o niezwykle frapującej nazwie — stacja Niebieskich Migdałów. Przewidywano ją w pobliżu skrzyżowania dzisiejszej alei KEN i ulicy F. Płaskowickiej. W miejscu tej ostatniej miała przebiegać obwodnica Warszawy, wobec której w projektach używano nazwy Trasa Niebieskich Migdałów.

Świadczy to chyba o tym, jak odległa musiała się wydawać w latach 70. realizacja tego ambitnego, bo niezrealizowanego do dziś, zamierzenia. Kolejną stacją, która zawdzięcza swoją nazwę dawnej wsi, jest A3 — Imielin. Początkowo stacja miała nazywać się Ursynów Południowy, jako najbardziej na południe wysunięta stacja na terenie SBM Ursynów, jednak ostatecznie przystanek otrzymał nazwę jednego z osiedli Ursynowa, choć historycznie wieś o nazwie Imielin znajdowała się w zupełnie innym miejscu — w pobliżu ulicy Puławskiej, w rejonie dzisiejszych ulic Bekasów i Bociana. Dzisiejsza stacja A4 — Stokłosy miała się początkowo nazywać Ursynów Północny. Obecna nazwa wywodzi się nie od dawnej wsi, ale od… nazwy ulicy, którą można odnaleźć na starych planach miasta w pobliżu dzisiejszej uliczki o tej samej nazwie, choć o zupełnie innym przebiegu. Tworzyła ona wraz z nieistniejącymi dziś ulicami Śliwy i Pigwy grupkę uliczek „roślinnych”, ponieważ stokłosa to rodzaj trawy. Nazwę przejęło jedno z osiedli i obecnie, zapewne przez analogię do nazw takich jak Bielany czy Młociny, rzeczownik rodzaju żeńskiego w dopełniaczu liczby pojedynczej — Stokłosy jest używany jako mianownik liczby mnogiej. Można powiedzieć, że patronką stacji jest trawa polna. Nazwa kolejnej stacji, A5 — Ursynów, nie jest już tak zaskakująca. To również nazwa dawnej wsi należącej niegdyś do Jana Ursyna Niemcewicza. Początkowo to ta stacja miała się nazywać Imielin, co z historycznego punktu widzenia lepiej przystawałoby do lokalizacji dawnej wsi o tej nazwie, zwłaszcza że Nowy Imielin rozciągał się wzdłuż dzisiejszych ulic Barwnej, Surowieckiego i Zaolziańskiej. Była to część dzisiejszego Ursynowa, która najwcześniej, bo w roku 1938, znalazła się w granicach stolicy. Stacja A6 — Służew wzięła swoją nazwę od nieodległej wsi, która znajdowała się w pobliżu kościoła św. Katarzyny. Pierwotnie przystanek miał nazywać się Wałbrzyska, ale zdecydowano się na nazwę, która sięga swymi korzeniami aż XIII wieku, bo wtedy właśnie pierwszy raz wzmiankowana była wieś Służew. Obecnie stacja ta znajduje się już na terenie Mokotowa, ale, jak wspominałem, gdy projektowano I linię, Ursynów nie był jeszcze osobną dzielnicą, pierwsze 10 stacji uznawano za stacje mokotowskie.

Mokotów, czyli… Racławicka?

Najważniejszą i największą ze stacji mokotowskiego odcinka miała być

A7 — Wilanowska. Znajdowała się u zbiegu kilku ważnych tras, spośród których największe znaczenie miała Puławska i taką właśnie roboczą nazwę nosiła ta stacja. Było to zgodne z kluczem, według którego stacje znajdujące się wzdłuż alei Niepodległości roboczo określano nazwami przecznic tej arterii. Stąd stacja A8 — Wierzbno miała się wstępnie nazywać Woronicza. Ostatecznie jednak nazwy stacji użyczyło pobliskie osiedle, które również nazwano, posiłkując się dziejami dawnego Mokotowa. Najmniej inwencji wykazano przy okazji stacji A9 — Racławicka. Tu wykorzystano po prostu nazwę roboczą z Założeń Techniczno-Ekonomicznych I linii metra w Warszawie z czerwca 1982 roku — nazwę niewielkiej uliczki sławiącej miejsce zwycięskiej bitwy Kościuszki. Jak wspomina w swojej książce *Bitwy o metro* Andrzej Rogiński, aktywny działacz Społecznego Komitetu Budowy Metra, podczas debaty nad nazwami w roku 1983 postulowano nadanie tej niewielkiej stacji nazwy Mokotów. Nazwa ta nie została ostatecznie przyjęta, ale Mokotów znalazł się za to w nazwie stacji A10 — Pole Mokotowskie. Robocza nazwa tej stacji była zgodna ze wspominanym przeze mnie wcześniej kluczem — miała to być stacja Rakowiecka. Zapewne jednak uznano, że lepiej, aby kojarzyła się z przyjemnym parkiem niż z pobliskim więzieniem.

Śródmieście, czyli… Centrum?

Pierwsza na śródmiejskim odcinku stacja to A11 — Politechnika. Przyjęta obecnie nazwa może być nieco myląca, skoro od najbliżej położonego wyjścia do budynku głównego uczelni jest ponad 300 metrów. Roboczo stacja miała się nazywać Wawelska, co może dziwić z uwagi na to, że nazwę taką nosi fragment Trasy Łazienkowskiej między aleją Niepodległości a Grójecką. Na odcinku w pobliżu stacji Trasa to już aleja Armii Ludowej. Wystarczy jednak rzucić okiem na plany miasta z początku lat 70. — zgodnie z nimi Wawelska miała sięgać aż do Waryńskiego. Najwidoczniej projektanci metra wykorzystywali w tym przypadku materiały, które powstały, zanim zbudowano Trasę „Ł”. Co do następnej stacji, czyli nieistniejącej obecnie A12 — Plac Konstytucji, to gdy zrealizowane zostaną plany jej wybudowania, kwestia nazwy raczej nie powinna być powodem kontrowersji. W każdym z projektów począwszy od roku 1964 brzmiała ona tak samo. Inaczej przedstawia się sprawa stacji A13 — Centrum. W projekcie z

roku 1964 stacja ta miała nazywać się Śródmieście, czyli tak jak sąsiedni przystanek PKP, z którym miała być połączona tunelem dla pasażerów. Gdyby taki tunel powstał, można by mówić o prawdziwym węźle przesiadkowym metro-kolej. Wtedy jedna nazwa miałaby sens, obecnie jednak wersja nazwy z roku 1964 mogłaby jedynie utrudnić pobyt w Warszawie turystom. Na pewno niemówiącym po polsku nie jest łatwo wymówić nazwę stacji A14 — Świętokrzyska. Nazwa ta pojawiła się jednak już jako robocza i trudno byłoby znaleźć dla niej alternatywę, choć planowana tu w latach 50. stacja metra głębokiego miała się nazywać Próżna. W przypadku stacji A15 — Ratusz-Arsenał było więcej możliwości. Początkowo miała nosić nazwę Plac Dzierżyńskiego, ale pozbawiony skrupułów rewolucjonista wywołał sprzeciw. Wśród propozycji znalazła się podobno nawet Moskwa, dla podkreślenia przyjaźni z ZSRR. Argumenty, że w stolicy wielkiego sąsiada jest stacja Warszawska jednak nie wystarczyły. Również Arsenał nie zdobył uznania, zapewne jako kojarzący się z brawurową akcją Szarych Szeregów. Ostatecznie wybrano Ratusz z racji zlokalizowania przy placu siedziby władz miejskich. Po latach zdecydowano się jednak zmienić nazwę, dodając drugi człon — proponowany na początku lat 80. Arsenał. W roku 2006 przeprowadzono oficjalną zmianę — stacja A15 jest więc jedyną, która w czasie swojego funkcjonowania zmieniła nazwę i obecnie nazywa się Ratusz-Arsenał. Gdy dokonywano tej zmiany, pojawiły się głosy, że docelowo w nazwie pozostać ma tylko Arsenał, trudno jednak stwierdzić, czy ostatecznie do tego dojdzie.

Muranów, czyli… Żoliborz?

Jak już wspominałem, I linię metra w Warszawie podzielono na trzy części z uwagi na trzy dzielnice, przez które ówcześnie przebiegała. Każda z nich miała wyróżniać się inną kolorystyką stacji. O ile, ze względu na ówczesny podział administracyjny, nie dziwi, że Bielany uznawano za część Żoliborza, to może być zaskakujące, że stację A16 — Muranów jako pierwszą zaliczono do żoliborskiej części I linii. Widocznie stacja ta (początkowo określana ze względu na swą lokalizację roboczą nazwą Anielewicza) sprawiała kłopot, będąc jednocześnie blisko Śródmieścia, ale nie mając już węzłowego, śródmiejskiego charakteru. Ostatecznie z powodu oszczędności przystanek w ogóle nie powstał. Mniej dziwi zaliczenie do żoliborskiej

kolorystyki stacji A17 — Dworzec Gdański. Tu wybór nazwy nie sprawiał żadnych trudności, lokalizacja w pobliżu dworca nie pozostawiała wątpliwości. Wydawało się, że podobnie będzie ze stacją A18 — Plac Wilsona. Stacja zlokalizowana pod ówczesnym placem Komuny Paryskiej miała się tak właśnie nazywać. Jednak przemiany ustrojowe spowodowały, że w roku 1990 przywrócono przedwojenną nazwę placu. Zmieniła się, więc również nazwa pozostającej wtedy w odległych planach stacji. W 2013 roku okazało się, że o ile zmiana nazwy placu odbyła się prawidłowo, to zaniedbano oficjalną zmianę nazwy podziemnego przystanku i A18 nie przestała być stacją Plac Komuny Paryskiej. Nie miało to jednak najmniejszego wpływu na funkcjonowanie metra – po prostu urzędnicy musieli dopełnić niezbędnych formalności. Stacja A19 — Marymont roboczo miała nosić nazwę Potocka, od przecznicy ulicy Słowackiego, w której pobliżu się znajduje. Uchwalona w roku 1983 nazwa nie zmieniła się już do otwarcia stacji po 23 latach. W przypadku kolejnych stacji zdecydowano się już na wprowadzenie zmian.

Zmienne nazwy bielańskich stacji

W ramach przygotowań do budowy ostatnich czterech stacji tzw. bielańskiego odcinka I linii metra dokonano korekty nazw uchwalonych jeszcze w roku 1983. Pierwsza ze stacji, czyli A20 — Słodowiec, w projekcie z roku 1982 nosiła roboczą nazwę Bielany, jednak w następnym roku zatwierdzono dla niej nazwę Kaskada, używaną później wymiennie z Park Kaskada. Może to nieco dziwić, skoro stacja A20 u zbiegu ulic Marymonckiej i Słowackiego miała powstać w sporym oddaleniu od faktycznego Parku Kaskada, który znajduje się dużo bliżej stacji A19. Odległość tę dodatkowo podkreśliła budowa Trasy Toruńskiej, która jeszcze wyraźniej odcięła park od planowanej stacji. Istnieje jednak inne wytłumaczenie zatwierdzonej nazwy. Możliwe, że Kaskada w nazwie stacji to nie park, ale nigdy niezrealizowane *nowe centrum Żoliborza*. Ten ambitny projekt zakładał, że w jednym miejscu powstanie, jak podawała w roku 1970 „Stolica", [...] *zespół handlowy z dużym domem towarowym, supersam, zespół administracyjny z budynkiem Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej, kina, teatry, dom kultury, restauracje, hotel, przychodnia zdrowia, zespół sportowy z dużą halą i pływalnią*. Zespół obiektów miał zająć większość tzw. serka

bielańskiego oraz teren między ulicą Zabłocińską a aleją Słowiańską. Możliwe, że to właśnie to niezrealizowane nigdy dzielnicowe centrum pozostało w nazwie zatwierdzonej w roku 1983. Ostatecznie, gdy na początku nowego wieku metro faktycznie dotarło na skraj Bielan, nazwę stacji uznano za mylącą i zmieniono na niezbyt popularne wcześniej określenie Słodowiec. Dwukrotnie zmieniała również nazwy stacja A21 — Stare Bielany. Początkowo otrzymała roboczą nazwę Aleja Zjednoczenia, która pojawiła się już w projekcie SKM z roku 1964, ale oficjalnie w 1983 przyjęto jednak nazwę Bielany. Gdy nazwę tę rozciągnięto na całą dzielnicę, zdecydowano się wskazać historyczne serce tej jednostki administracyjnej, stąd też zmiana na Stare Bielany. Stacja A22 — Wawrzyszew swoją nazwę zawdzięcza osiedlu wzniesionemu na obrzeżach historycznych terenów dawnej wsi Wawrzyszew. Robocza nazwa stacji może jednak wywoływać zaskoczenie — stacja pierwotnie miała się nazywać Fortowa. Niewielka uliczka o takiej nazwie znajduje się około 1200 metrów na południe od stacji i trudno w jakikolwiek sposób powiązać te dwa miejsca. Zagadka wyjaśnia się jednak, gdy sięgniemy wystarczająco daleko wstecz. W opublikowanym w roku 1965 Projekcie generalnym Warszawy możemy przeczytać: *Młociny stanowią zespół osiedli mieszkaniowych, zlokalizowanych na terenie byłego lotniska pomiędzy ul. Marymoncką a Kasprowicza oraz projektowaną trasą Mostową przy Hucie „Warszawa" a ul. Fortową od południa* [334]. Wystarczy rzut oka na mapę, żeby się zorientować, że nie chodzi o dzisiejszą uliczkę Fortową, co dodatkowo potwierdza zapis w Dzienniku Urzędowym Rady Narodowej Miasta Stołecznego Warszawy nr 22 z roku 1961: [...] *ulicy zwanej „Fortowa", biegnącej od ulicy J. Kasprowicza (na przedłużeniu ul. Wolumen) do ul. Marymonckiej* [...]. Nazwa, którą wtedy nosiła dzisiejsza ulica Lindego, trafiła do projektu SKM z roku 1964 i w ten sposób przetrwała w kolejnych projektach metra aż do roku 1982! Ostatnim bielańskim przystankiem i jednocześnie krańcem I linii metra jest stacja A23 — Młociny. Początkowo miała mieć w nazwie jeszcze słowo Huta. Z informacji o zakładzie przemysłowym w końcu zrezygnowano, proroczo przewidując, że z czasem może stracić na znaczeniu. Pozostała tylko nazwa sąsiedniego osiedla, choć historyczne Młociny leżą w dość sporej odległości od stacji, ale patrząc na pozostałe stacje I linii metra, można uznać, że to swego rodzaju reguła.

Po przeglądzie źródeł obecnie obowiązujących nazw i alternatyw, jakie dla nich rozważano, nasuwa się spostrzeżenie, że nazywając stacje, zwykle wykorzystywano nazwy, które historycznie odnosiły się do

jakiegoś miejsca bądź obszaru, nie zawsze w pełni zbieżnego z lokalizacją stacji. Z czasem jednak nazwy te przeniosły się na najbliższą okolicę przystanku metra, tracąc przy tym swoje oryginalne znaczenie. W przypadku Warszawy zjawisko to uległo wzmożeniu, ponieważ najpierw takie historyczne nazwy otrzymały osiedla, a potem od osiedli przejęły je podziemne stacje — w efekcie nierzadko nazwy te pokonały dość długą drogę od miejsc, do których pierwotnie się odnosiły. ■

---

307 J. Rossman, op. cit., s. 348–351.

308 E. Sobolewski, J. Łowiński, A. Sikorski, *Miejska Komunikacja Szynowa*, Warszawa 1971, s. 18–19.

309 J. Podoski, *Projekt koncepcyjny układu komunikacyjnego Warszawy*, „Miasto” 1958, nr 8.

310 J. Rossman op. cit., s. 351–354, rys. 13.5.

311 J. Rossman, op. cit., s. 358.

312 J. Rossman, op. cit., s. 355.

313 *Jednak metro?*, „Dziennik Polski” 1960, nr 144, s. 4; *A jednak metro!…*, „Głos Koszaliński” 1960, nr 295, s. 1.

314 J. Rossman, *A więc Warszawa wraca do S.K.M.*, „Stolica” 1960, nr 30, s. 10–11.

315 M. Krajewski, *Oby nauka nie poszła w las*, „Stolica” 1960, nr 37, s. 10 i 22.

316 J. Rossman, *Tramwaj podziemny — nowy mit w Warszawie*, „Stolica” 1960, nr 40, s. 6.

317 J. Kubalski, *Bez metra się nie obejdzie*, „Stolica” 1962, nr 50/51, s. 17.

318 J. Kubalski, *Pierwsza trasa SKM w Warszawie*, „Stolica” 1963, nr 6, s. 5.

319 System SKM w Warszawskim Zespole Miejskim, Warszawa 1971, s. 10.

320 „Stolica” 1967, nr 17, s. 10.

321 E. Sobolewski, J. Łowiński, A. Sikorski, *Miejska Komunikacja Szynowa*, Warszawa 1971, s. 109–110.

322 W. Pytowski, op. cit., s. 38.

323 Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy 1 Linii Metra w Warszawie [ZTE], wrzesień 1975, s. 165.

324 System SKM w Warszawskim Zespole Miejskim, Warszawa 1971.

325 ZTE 1975, s. 23.

326 ZTE 1975, s. 1.

327 Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy I Linii Metra w Warszawie, czerwiec 1982, s. 25.

328 ZTE 1975, s. 2.

329 ZTE 1975, s. 28.

330 ZTE 1975, s. 2.

331 ZTE 1975, s. 7.

332 *Metro znów przy głosie!*, „Stolica” 1979, nr 49, s. 10.

333 R. Burzyński, *Warszawa 1980*, „Przekrój” 1981, nr 3, s. 8–9.

334 Cytat za nieistniejącym już blogiem <http://wrzeciono.bloog.pl>.

ROZDZIAŁ VIII

Budowa metra rusza

U schyłku lat 70. zadłużona i przeinwestowana gospodarka borykała się z coraz większymi trudnościami. Próba jej ratowania w roku 1976 za pomocą drastycznych podwyżek cen zakończyła się masowymi protestami robotniczymi w czerwcu tegoż roku w Radomiu i Ursusie. Zostały one brutalnie spacyfikowane przez komunistyczne władze. Wydarzenia te skutkowały wzrostem roli demokratycznej opozycji, powstaniem „Solidarności" i podpisaniem porozumień sierpniowych. Krótki karnawał wolności został jednak przerwany 13 grudnia 1981 roku wprowadzeniem stanu wojennego przez generała Wojciecha Jaruzelskiego. Jednocześnie kraj pogrążał się w coraz głębszym kryzysie gospodarczym, którego ostatecznym potwierdzeniem była decyzja o zawieszeniu przez PRL spłat zadłużenia zagranicznego w roku 1981. Wydawało się, że czas wielkich inwestycji minął, stało się jednak inaczej.

Tym razem sytuacja polityczna po raz pierwszy okazała się sprzyjać podziemnej kolei. Stojący na czele Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego generał Jaruzelski, szukając legitymizacji dla swoich rządów, potrzebował spektakularnego sukcesu. Generał powtórzył manewr Gierka — rozpoczął inwestycję gruntownie przygotowaną przez swojego poprzednika. Tym razem jednak rolę Trasy Łazienkowskiej odegrać miało metro. 25 stycznia 1982 roku, zaledwie sześć tygodni po ogłoszeniu stanu wojennego, Jaruzelski zapowiedział w Sejmie, że w roku 1983 rozpocznie się budowa metra w Warszawie [335]. Inwestycja ta miała być zrealizowana dzięki pomocy ZSRR i samego Leonida Breżniewa [336]. Była to oczywiście decyzja o charakterze politycznym, ale jednocześnie odpowiadała potrzebom komunikacyjnym stolicy.

Tak bliski termin rozpoczęcia inwestycji o tej skali był możliwy tylko

dlatego, że sięgnięto do gotowych już od roku 1975 Założeń Techniczno-Ekonomicznych I Linii Metra w Warszawie. Jednak w związku z upływem czasu i zmianami, które zaszły od momentu, kiedy zostały one przygotowane, nastąpiła konieczność ich zaktualizowania. Dokonano tego w błyskawicznym tempie — nowa wersja ZTE była gotowa już w czerwcu 1982 roku. Główne założenia — takie jak przebieg linii, liczba stacji czy ich lokalizacja — pozostały bez zmian. Do najważniejszych różnic należały zapisy mające na celu zmniejszenie kosztów inwestycji — jedną z nich było na przykład ograniczanie importu potrzebnych materiałów z krajów kapitalistycznych. Pozbawiony dewiz kraj nie mógł sobie pozwolić na takie wydatki. Zadecydowano także, że nie powstanie baza metra Wyczółki, a jej zadania przejmą inne zakłady, które mają rezerwy mocy przerobowych. Nowe ZTE zakładały również spłycenie trasy w Śródmieściu, ponieważ nie realizowano planowanych z rozmachem w latach 70. tuneli drogowych. Zmianie uległy też układy konstrukcyjne stacji, co skutkowało między innymi zmniejszeniem szerokości ich peronów z 11 do 10 metrów [337]. Aktualizacja odbyła się tak szybko, że plan, na którym naniesiono przebieg I linii metra, przedstawiał Warszawę w granicach sprzed roku 1977. Nie zadano sobie trudu, żeby nanieść linię na aktualny plan z włączonym w granice miasta Ursusem.

Niemal jednocześnie z uaktualnieniem tychże założeń podjęto niezbędne decyzje na najwyższym szczeblu. 14 maja 1982 roku Prezydium Rządu zadecydowało o rozpoczęciu prac przygotowawczych do budowy metra w stolicy, a 7 czerwca tego samego roku pomiędzy PRL i ZSRR została zawarta umowa międzyrządowa o współpracy gospodarczej i technicznej przy budowie metra w Warszawie [338]. Wśród ustaleń była między innymi obietnica nieodpłatnego dostarczenia Warszawie 90 radzieckich wagonów metra — podobno wynik osobistej prośby Jaruzelskiego skierowanej do Breżniewa [339]. Ostatecznie ZSRR przekazał Polsce tylko 10 sztuk z obiecanej liczby, jednak w chwili uruchomienia I linii w kwietniu 1995 roku była to niemal jedna czwarta wszystkich kursujących wagonów.

Z jednej strony inicjatywa odpowiedzialnego za niedawne wprowadzenie stanu wojennego generała Jaruzelskiego, słusznie odczytywana jako próba zdobycia przychylności mieszkańców Warszawy, budziła wiele wątpliwości. Z drugiej strony jednak komunikacja publiczna w Warszawie była w opłakanym stanie i budowa metra była dla miasta szansą. Trudno dziś dochodzić indywidualnych pobudek, jakie kierowały uczestnikami tego wydarzenia, ale faktem jest, że 25 października 1982 roku ukonstytuował się Społeczny Komitet Budowy Metra [340]. Ciało to starało się, w ramach swych możliwości, wspierać podziemną inwestycję.

Najważniejszym dniem dla inwestycji był jednak 23 grudnia 1982 roku. Wtedy to Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 266/82 w sprawie budowy metra w

Warszawie [341]. Informacja ta jest bardzo często cytowana, jednak dokument ten nie został opublikowany w Monitorze Polskim, więc trudno dziś przywołać jego dokładną treść. Jak dowiedziałem się od redakcji Internetowego Systemu Aktów Prawnych, była to ówcześnie dość częsta praktyka i wielu aktów nie publikowano, co nie miało jednak wpływu na ich obowiązywanie.

Według ówczesnego projektu I linia miała zostać zrealizowana jako metro płytkie, o zagłębieniu od 9 do 15,5 metra pod poziomem gruntu, biegnące z Natolina (ostatecznie stacja ta otrzymała nazwę Kabaty) do Młocin i miała mieć długość 23 kilometrów [342]. Zaplanowano stacje z peronami wyspowymi, poza stacją A13 Centrum, która miała mieć perony boczne ze względu na zrealizowany jeszcze w latach 60. kształt przejścia pod tunelem linii średnicowej [343], o którym już wspominałem. Charakterystyka linii niemal dokładnie odpowiada istniejącemu obecnie odcinkowi. Przewidywano 23 stacje, ostatecznie jednak zrealizowano ich 21. Dwie, do których jeszcze wrócę — Plac Konstytucji i Muranów — nadal czekają na wybudowanie. W ramach prac przewidywano również budowę Stacji Techniczno-Postojowej na Kabatach, prowadzącej do niej łącznicy kolejowej, Centralnej Dyspozytorni Metra i kilku dalszych obiektów. Oszacowano, że budowa całej linii potrwa 11 lat. Ten dość długi termin realizacji tłumaczono w następujący sposób: [koncepcje zakładające większe tempo budowy] *charakteryzują się znacznymi spiętrzeniami robót budowlano-montażowych, zatrudnienia oraz nakładów środków finansowych i nie odpowiadają realnym możliwościom wykonawczym przewidzianym do realizacji* [344]. Za tymi sformułowaniami kryły się ograniczone możliwości znajdującej się w głębokim kryzysie gospodarki. Planowano podzielenie budowy na trzy etapy. Pierwszy odcinek z Kabat do przyszłej stacji Politechnika (ówcześnie roboczo określanej jako Wawelska) miał zostać oddany do użytku w roku 1990. Kolejny, do stacji Dworzec Gdański, w 1992, a pozostały fragment do Młocin w 1994. Jednocześnie zakładano, że istnieje realna możliwość oddania do użytku odcinka Natolin-Puławska (czyli między obecnymi stacjami Kabaty i Wilanowska) wcześniej, bo już w połowie roku 1988 [345]. Miałoby to na celu możliwie jak najwcześniejsze usprawnienie komunikacji między pozbawionym tramwajów Ursynowem a resztą miasta. Było to możliwe, ponieważ taką etapizację przewidywano w ZTE 1975, więc projekt linii był do tego dostosowany i nie wymagał dodatkowych zmian. Jak wiadomo, ostatecznie nie zdecydowano się na takie rozwiązanie.

[image]

Prace przy budowie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty. Ze zbiorów

Metra Warszawskiego

[image]

Prace przy budowie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

[image]

Prace przy budowie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

W lutym 1983 roku powołano Generalną Dyrekcję Budowy Metra [346]. Oficjalnie budowa metra w Warszawie rozpoczęła się 15 kwietnia 1983 roku od prac między dzisiejszymi stacjami Stokłosy i Ursynów [347].

[image]

Wbijanie pierwszego pala na budowie warszawskiego metra. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

Roboty zaczęto od ursynowskiego odcinka I linii, ponieważ fragment ten uznano za najłatwiejszy, a tym samym odpowiedni do zdobycia przez załogę budowy pierwszych doświadczeń [348]. Dodatkowym argumentem przemawiającym za tą decyzją była wspomniana już możliwość uruchomienia tego odcinka jako pierwszego na powstającej linii. W rzeczywistości jednak pierwsze prace rozpoczęły się jeszcze w marcu 1983 roku na tak zwanym odcinku eksperymentalnym. Dziennikarz pisma „Perspektywy" w numerze z 18 marca 1983 roku opisywał je następująco: *trwają prace przygotowawcze przy budowie metra. Zbrojony jest teren pod budowę tunelu w pobliżu ulicy Rzymowskiego. Wykonawcą ścian na odcinku 42 metrów (tak zwanym eksperymentalnym) będzie „Energopol 3"* [349]. Mimo pojawiającej się w tekście ulicy Rzymowskiego w rzeczywistości prace wykonywano pod estakadą, którą przebiega Dolina Służewiecka, w miejscu gdzie dziś są jezdnie alei Komisji Edukacji Narodowej. Były to prace na odcinku szlakowym tunelu B6. W tym samym miesiącu zaczęto

też prace na odcinku B5 na wysokości ulicy Beli Bartoka [350].

Jednocześnie z pierwszymi pracami rozpoczęto przygotowania dotyczące wyglądu przyszłej linii metra. Podobnie jak w przypadku Założeń Techniczno-Ekonomicznych, koncepcja architektoniczno-plastyczna stacji sięgała swymi korzeniami lat 70. W roku 1979 odbył się konkurs Stowarzyszenia Architektów Polski na koncepcję architektoniczno-plastyczną stacji I linii metra w Warszawie. Jedną z dwóch II nagród równorzędnych otrzymał w nim zespół autorski w składzie: arch. Jasna Strzałkowska-Ryszka, arch. Jerzy Blancard, arch. Jan Beyga oraz artyści plastycy Piotr Perepłyś, Piotr Wilczyński i Krystyna Skalska. Praca została dobrze oceniona jako interesująca i czytelna. Zwrócono też uwagę na zawartą w projekcie autorską koncepcję stacji jednoprzestrzennej. Podkreślano słuszność dążenia do ułatwienia dostępu do stacji osobom niesprawnym [351]. Gdy pomysł budowy metra powrócił, sięgnięto do gotowych rozwiązań, powierzając zadanie zaprojektowania stacji zwycięskiemu zespołowi w nieco zmienionym, z racji upływu czasu, składzie. Architekci Jasna Strzałkowska-Ryszka, Jerzy Blancard, Lech Kłosiewicz, Andrzej Pańkowski stworzyli Koncepcję architektoniczno-plastyczną I linii metra w Warszawie. Ponieważ powstała ona w roku 1983, została przez swoich twórców oznaczona skrótowo jako M’83. Było to całościowe rozwiązanie kwestii wyglądu wszystkich stacji I linii, mające być podstawą do późniejszego tworzenia szczegółowych projektów dla każdej ze stacji. Pomimo że projekt został zatwierdzony przez Naczelnego Architekta Warszawy, ostatecznie to ciekawe rozwiązanie właściwie nie zostało wprowadzone w życie. Ale i tak warto mu się dokładniej przyjrzeć.

Autorzy koncepcji przyjęli cztery główne zasady dla całej I linii metra, które postaram się dość szczegółowo opisać. Pierwszą z nich było zastosowanie *zmiennej gamy intensywności kolorów I linii metra podkreślającej jej przebieg przez trzy dzielnice*. Zgodnie z obowiązującym w roku 1982 podziałem administracyjnym stolicy podkreślano, że I linia połączy trzy dzielnice: Mokotów, Śródmieście i Żoliborz. Twórcy M’83 zdecydowali się zaakcentować ten podział kolorystyką stacji. Stacje „mokotowskie”, czyli te na południe od dzisiejszej stacji A11 — Politechnika, miały być utrzymane w kolorystyce ciepłych brązów, żółci i sepii. Stacje „śródmiejskie” — od A11 do A15, więc używając dzisiejszych nazw, od Politechniki do Ratusza-Arsenału — miały być w gamie czerwieni i różu. Stacje „żoliborskie”, do których zaliczono wszystkie przystanki na północ od dzisiejszej stacji Ratusz-Arsenał, łącznie z niezrealizowanym ostatecznie Muranowem, miały być utrzymane w zieleniach i zimnych brązach.

Wprawdzie każdy z trzech odcinków otrzymał określony zestaw barw, ale poszczególne stacje miały się odróżniać od siebie dzięki kolejnej zasadzie: *narastania intensywności elementów plastycznych — wyróżników stacji w kierunku od peryferii do centrum*. Oznaczało to, że każda stacja miała otrzymać specjalnie

dla siebie zaprojektowane pasy niepowtarzalnej kompozycji plastycznej. Nazywano je wyróżnikami plastycznymi. Ich szerokość świadczyła o oddaleniu od centrum miasta — stacje peryferyjne miałyby jedynie wąskie pasy, im bliżej Śródmieścia zaś szerokość kompozycji plastycznej miała się zwiększać. Na stacjach śródmiejskich pasy nie były przewidziane — przystankom tym zamierzano nadać bardziej indywidualny charakter. Zastrzeżono nawet, że dla dwóch śródmiejskich stacji: A13 Centrum i A14 Świętokrzyska zostaną ogłoszone odrębne konkursy architektoniczne na ich koncepcje architektoniczno-plastyczne. Zdecydowano również wyróżnić stacje węzłowe poprzez wprowadzenie zamiany barw. Podczas gdy stacje południowe byłyby w brązach z pasami utrzymanymi w żółciach i sepii, to węzłowa dla tego odcinka stacja A7 Wilanowska miała być w żółciach i beżach, jej wyróżniki byłyby zaś brązowe. Według autorów koncepcji ułatwiłoby to orientację przesiadającym się pasażerom [352].

Opcja mielecka[353]

Gdy na początku lat 80. rozpoczynała się budowa I linii warszawskiego metra, wydawało się, że przynajmniej kwestia taboru nie będzie stanowić problemu. I sekretarz KC KPZR Leonid Breżniew osobiście obiecał generałowi Jaruzelskiemu, że potrzebne wagony Warszawa dostanie od ZSRR w darze. Obietnicy tej władze Kraju Rad dotrzymały jednak tylko częściowo, przekazując w roku 1990 zaledwie 10 wagonów radzieckiej serii 81. Była to liczba pozwalająca na przeprowadzenie testów nowej linii, ale niewystarczająca na obsługę nawet 11-kilometrowego odcinka z Kabat do Politechniki.

Pilna stała się kwestia zaopatrzenia metra w pozostałe wagony niezbędne do funkcjonowania kończonej w bólach linii metra. Jedną z możliwości, które rozważano, był projekt krajowego „elektrycznego zespołu trakcyjnego metro i SKM /typu 8 WE/” opracowywany w latach 80. XX wieku w ośrodku Badawczo-Rozwojowym Pojazdów Szynowych w Poznaniu (od roku 2000 Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” w Poznaniu). Prace projektowe były dość zaawansowane i przewidywano budowę prototypowej konstrukcji do testów na lata 1992-93. Nigdy jednak do tego nie doszło, a ostatecznie pojazd 8 WE nie powstał.

W roku 1993 wydawało się jednak, że problem zostanie

rozwiązany, i to w sposób korzystny nie tylko dla oczekującej na metro Warszawy. W poszukiwanie rozwiązania problemu zaangażowały się władze państwowe, które jeszcze w poprzednim ustroju rozpoczęły kosztowną inwestycję, by później wraz z rosnącymi wydatkami i pogarszającą się sytuacją gospodarczą przerzucać coraz więcej kosztów na władze miejskie. Dość niespodziewanie jednak rząd Hanny Suchockiej zadeklarował, że będzie wspierać stworzenie konsorcjum pozwalającego na budowę niezbędnego taboru przez krajowe fabryki, dla których takie zamówienie mogłoby być ratunkiem przed kłopotami związanymi ze zmianami modelu gospodarczego kraju. Wkrótce ogłoszono, że zamówienie zrealizują zakłady WSK Mielec przy współudziale niemieckiego koncernu AEG. Okazało się jednak, że opracowanie projektu i jego realizacja miałyby potrwać kilka lat, a zakładano, że I linia zostanie uruchomiona do końca roku 1994. W związku z tym niemieccy partnerzy zaproponowali wypożyczenie kilkunastu używanych składów z któregoś z niemieckich miast, a następnie stopniowe wycofywanie ich, gdy gotowy będzie docelowy tabor. Rozważano również wypożyczenie, od któregoś z miast byłego bloku wschodniego kilkudziesięciu poradzieckich wagonów serii 81, które wraz z 10 wagonami już posiadanymi przez Warszawę pozwoliłyby na funkcjonowanie metra w początkowym okresie.

Szybko jednak się okazało, że „opcja mielecka” nie ma szans realizacji z powodu wycofania się z niej… polskiego rządu. Wbrew wcześniejszym deklaracjom przedstawiciele Rady Ministrów zajęli stanowisko, że to władze Warszawy powinny zapłacić za nowy tabor. Oznaczałoby to, że to miasto ma płacić z własnej kasy za rządowy projekt ratowania mieleckich zakładów. Dla miejskiego budżetu było nie możliwe do przyjęcia rozwiązanie, ponieważ było dużo droższe od innych możliwości, które ówcześnie istniały. Jedną z nich było dokupienie brakujących wagonów serii 81 — znacznie tańszych niż zachodnie, a bardziej godnych zaufania niż kupno wagonów używanych, z któregoś z zachodnioeuropejskich miast. Od rosyjskich zakładów Wagonmasz z Sankt Petersburga kupiono 32 wagony, co pozwalało na obsługę uruchomionego w roku 1995 pierwszego odcinka I linii pomiędzy Kabatami a Politechniką, a i tak początkowo obsługiwały ją składy trzywagonowe. Kolejne lata i nowe zamówienia przyniosły znaczną poprawę sytuacji taborowej warszawskiego metra.

Na zakończenie wypada chyba dodać, że „opcję mielecką”, czyli udział krajowych podmiotów przy produkcji kolejnych wagonów metra, zastosowano zarówno w przypadku składów Alstom Metropolis, jak i

Siemens Inspiro, z których część wyprodukowano odpowiednio w Chorzowie i Nowym Sączu. Może trudno je uznać za wytwór krajowej myśli inżynierskiej, ale podróżującym nimi pasażerom raczej to nie przeszkadza, dopóki zestawione z nich pociągi są punktualne i bezpieczne. ■

Jak łatwo dziś stwierdzić, podróżując warszawskim metrem, dwóch powyższych zasad nie wprowadzono ostatecznie w życie, choć pozostały pewne ich ślady, co jeszcze zostanie przeze mnie omówione w dalszej części tekstu. Inaczej stało się w przypadku zasady *stosowania trwałych materiałów wykończeniowych*. Choć z dzisiejszego punktu widzenia wydaje się to dość oczywiste, to w realiach pogrążonego w kryzysie PRL-u lat 80. wcale nie musiało tak być. Patrząc z perspektywy czasu na stacje realizowanego ówcześnie pierwszego odcinka, można uznać, że pod względem zastosowanych materiałów prezentują się przyzwoicie na tle swoich młodszych i wykańczanych już w innych czasach odpowiedników. Jednocześnie największe cięcia kosztów zastosowanych materiałów dotknęły najcharakterystyczniejsze elementy każdej ze stacji, czyli tzw. ściany zatorowe. Pierwotnie na każdej ze stacji miała być zastosowana ceramiczna okładzina wyprodukowana przez zakłady w Opocznie, jednak ze względów oszczędnościowych ceramikę zastosowano jedynie na trzech stacjach, do których jeszcze wrócę: A4 Stokłosy, A5 Ursynów i A6 Służew. Pozostałe stacje otrzymały tańsze, aluminiowe panele w jednolitych barwach. Pomimo pewnych oszczędności w większości zastosowano materiały trwałe, które wytrzymały próbę czasu. Zapewne po części przyczyniło się do tego opóźnienie w zakończeniu budowy I linii — stacje wykańczano już w większości w latach 90., w zupełnie nowej sytuacji rynkowej, kiedy nie istniały już na przykład stanowiące bolączkę lat 80. ograniczenia dewizowe.

[image]

Budowa tunelu metra na północ od przyszłej stacji Służew. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

Zasadą, którą w największym stopniu wprowadzono w życie, jest *zunifikowany system informacji wizualnej*. System stworzony przez Ryszarda

Bojara i Romana Duszka we współpracy z odpowiedzialnym za liternictwo Janem Jędryką do dziś jest w użyciu [354]. Pozostał niemal niezmieniony, choć zaszły w nim pewne konieczne zmiany — jak na przykład to, że umieszczone w pierwotnym projekcie tablice wskazujące posterunki MO zastąpiły te z napisem „Policja”. Co ciekawe, system został zaprojektowany od razu dla trzech linii, co przejawiało się choćby w tym, że już wtedy ustalone zostały ich kolory: dla I linii obecnie stosowany niebieski, czerwony dla II linii i zielony dla III linii.

[image]

Budowa stacji A9 Racławicka. Zdjęcie Jana Jastrzębskiego ze zbiorów autora

Gdy gotowa była całościowa koncepcja architektoniczno-plastyczna I linii metra, mogło się rozpocząć projektowanie poszczególnych stacji. Jako pierwsze powstały w latach 1984-86 projekty wstępne 10 stacji mokotowskiego odcinka. Podjęto już wtedy decyzje odnoszące się do układu przestrzennego każdej ze stacji, których później właściwie już nie zmieniano. Na pierwszym odcinku metra mamy do czynienia z trzema typami stacji. Jednonawowe o sklepieniach łukowych — stacje A1 Kabaty, A8 Wierzbno, A9 Racławicka i A10 Pole Mokotowskie. Dwunawowe ze stropami płaskimi — stacje A2 Natolin, A3 Imielin, A4 Stokłosy, A5 Ursynów, A6 Służew. Jednonawowe ze stropami płaskimi — dwupoziomowa z galeriami bocznymi A7 Wilanowska oraz zaprojektowana kilka lat później jednopoziomowa A11 Politechnika. Na etapie tychże wstępnych projektów dość ściśle kierowano się wytycznymi z koncepcji M’83 w kontekście ich wystroju. Projektowane stacje miały być utrzymane w szerokiej gamie ciepłych brązów i otrzymać ceramiczne wyróżniki plastyczne zaprojektowane przez Andrzeja Drzewieckiego, Krzysztofa Jachiewicza i Piotra Szelińskiego. Jednak na etapie późniejszych projektów realizacyjnych, wraz ze zmieniającymi się warunkami budowy i kolejnymi doświadczeniami, powoli rezygnowano z zasad zawartych w koncepcji M’83, by ostatecznie niemal całkowicie ją porzucić. Brązy, które miały być charakterystyczne dla całego południowego odcinka, możemy dostrzec jedynie na trzech stacjach, których projektowanie rozpoczęto najwcześniej, bo jeszcze w roku 1984: A4 Stokłosy, A5 Ursynów i A6 Służew. Ściany zatorowe tych stacji otrzymały ceramiczne okładziny, z których później zrezygnowano. Na dwóch spośród nich, czyli Ursynowie i Służewie, można się dopatrzeć opisywanych przeze mnie wcześniej wyróżników plastycznych, choć trudno powiedzieć, czy w pierwotnie planowanej formie. Wygląd ściany zatorowej stacji Ursynów został

zaprojektowany przez Andrzeja Drzewieckiego i, jak zauważa Piotr Giergoń, autor portalu „Sztuka.net”, możliwe, że ta udana abstrakcyjna kompozycja miała się kojarzyć z efektem wjeżdżającego na peron składu pociągu. Za wystrój stacji Służew odpowiedzialny jest Krzysztof Jachiewicz. Co ciekawe, zachowały się zdjęcia fragmentu wyróżnika plastycznego zainstalowanego na stacji Stokłosy — kompozycja przedstawiała żółte kłosy, nawiązując do nazwy przystanku. Najwidoczniej jednak nie zyskała ona aprobaty, może jako zbyt dosłowna, i została zdemontowana. Zastąpiono ją spokojną kompozycją z płytek ceramicznych, którą zaprojektowała Jasna Strzałkowska-Ryszka. Pozostałe stacje otrzymały już okładzinę z tańszych, aluminiowych płyt bez planowanych wcześniej akcentów plastycznych [355].

[image]

Budowa stacji A9 Racławicka. Zdjęcie Jana Jastrzębskiego ze zbiorów autora

Wróćmy jednak do przebiegu budowy metra. O ile pierwsze dwa lata budowy były bardzo dobre dla metra, to rok 1985 przyniósł zmiany. Prace na Ursynowie były już dość mocno zaawansowane, jednocześnie rozpoczęto budowę w rejonie Pola Mokotowskiego. Pomimo że tempo prac nie było zbyt wysokie, i tak przewyższało ówczesne możliwości gospodarcze PRL. Pod koniec roku 1985 prezydium rządu podjęło decyzję o ograniczeniu o 40% nakładów na budowę metra. W związku z tym planowany termin oddania do użytku pierwszego etapu linii przesunięto z roku 1990 na 1992 [356]. Już w roku 1986 informowano, że pierwszy odcinek mógłby zostać uruchomiony nawet rok wcześniej, ale stacja Politechnika nie będzie do tego czasu gotowa [357]. Rozważano wcześniejsze otwarcie krótszego fragmentu linii. Jednak Pełnomocnik Rządu ds. Budowy Metra, a wcześniejszy prezydent stolicy, Jerzy Majewski twierdził, że to za jego sprawą zapadła decyzja o realizacji pierwszego odcinka w całości. Uważał, że żeby metro zostało zaakceptowane, musiało od razu dowieźć ludzi do Śródmieścia [358]. Prace cały czas trwały — 10 października 1986 roku rozszerzono jednak front robót, zamykając dla ruchu aleję Niepodległości, gdzie między ulicą Batorego a Domaniewską rozpoczęto budowę tunelu metodą odkrywkową [359]. Mieszkańcy Mokotowa nie wiedzieli jeszcze, że na ponowne otwarcie tej arterii przyjdzie im czekać prawie 8 lat.

Wraz z pogarszaniem się sytuacji gospodarczej kraju pojawiało się coraz więcej głosów kwestionujących zasadność budowy metra w Warszawie w obliczu

nakładów, jakie to za sobą pociągało. Powoływano się przy tym na ekspertów Banku Światowego, którzy w swoim raporcie opublikowanym w połowie roku 1987 podawali w wątpliwość słuszność tej inwestycji w stolicy Polski. Sugerowano, że tak kapitałochłonny projekt realizowany w trudnej sytuacji gospodarczej kraju może spowodować odłożenie na później innych ważnych inwestycji. Dlatego w raporcie tym sugerowano polskim władzom, że powinny uważnie rozważyć inne koncepcje dotyczące komunikacji, zanim podjęte zostaną ostateczne decyzje o kontynuowaniu budowy metra. Władze miasta zwróciły się do Banku Światowego o sporządzenie kolejnej analizy [360].

[image]

Budowa stacji Natolin. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

Od roku 1987 budowa metra, choć rozpoczęta jako inwestycja w całości realizowana ze środków pochodzących z budżetu centralnego, zaczęła być w coraz większym stopniu współfinansowana przez miasto. W późniejszym okresie zjawisko to uległo tylko nasileniu. Środki z budżetu państwa, nie dość, że stale zmniejszane, to jeszcze docierały do Generalnej Dyrekcji Budowy Metra ze znacznymi opóźnieniami. Niepewność finansowania, nieregularność napływania pieniędzy zamiast oszczędności generowały dodatkowe koszty [361].

Rok 1989 i rozpoczynająca się w Polsce transformacja ustrojowa oraz związane z nią koszty wymusiły radykalne decyzje. Posunięcia te oddalały co prawda perspektywę ukończenia I linii metra, jednocześnie jednak uchroniły tę inwestycję od całkowitego zatrzymania. W tym samym czasie władze miejskie, szukając oszczędności, zawiesiły realizację stacji Muranów i Plac Konstytucji. Stało się to wbrew protestom Rady Dzielnicy Śródmieście i opiniom Społecznego Komitetu Budowy Metra [362].

W roku 1990 na budowach pojawiły się nawet tablice „roboty wstrzymane” [363]. Dodatkowe koszty wynikały też z konieczności przystosowania inwestycji do pełnienia funkcji schronów dla ludności. Witold Pytowski, inżynier związany z Metrobudową, który później wyemigrował do Stanów Zjednoczonych, odwiedzając pod koniec lat 80. budowę warszawskiego metra, zwracał uwagę na wymiary zaprojektowanych elementów konstrukcyjnych, które były znacznie masywniejsze od zastosowanych na znanej mu budowie metra w Waszyngtonie. Gdy w rozmowach wskazywał, że zastosowanie cieńszych stropów pozwoliłoby na znaczne oszczędności, uświadomiono mu, że takie są wytyczne. Zrozumiał, że chodzi o kwestie obrony przeciwlotniczej [364]. Faktycznie metro planowane było

na schron dla ludności, przy czym projekt realizowano według starych, rygorystycznych przepisów o obronie cywilnej jeszcze z roku 1976, co zwiększało koszty [365]. Przewidywano, że metro jako schron pomieści około 127 tysięcy osób. Przystosowano do tego tunele między Stacją Techniczo-Postojową Kabaty i stacją Plac Konstytucji oraz od Placu Wilsona do Młocin. Dlaczego tylko te dwa odcinki? Wyjaśniano, że *ze względu na niestabilność gruntów nie przewidziano dostosowania odcinka śródmiejskiego* [do] *roli ochrony przed ruchami parasejsmicznymi (w wyniku bombardowań)* [366]. Czy w rzeczywistości tak było? Wydaje się to mało wiarygodne, zwłaszcza że był to, z uwagi na konieczność przejścia pod tunelem linii średnicowej, najgłębszy odcinek warszawskiego metra. Zapewne ten fragment przewidziano jako schron dla władz państwowych i innych kluczowych instytucji. Zdaje się to potwierdzać fakt, że jeszcze w roku 1956, zgłaszając uwagi do projektu metra płytkiego, dowództwo obrony przeciwlotniczej zadowoliło się przekazaniem do wykorzystania obronnego jedynie odcinka tunelu między stacjami Śródmieście i Plac Konstytucji [367]. Dostosowanie do roli schronu wymagało dodatkowych, drogich urządzeń. Dzięki drzwiom typu Meteor stacje mogły zostać hermetycznie zamknięte, w tunelach znalazły się węzły sanitarne i ujęcia wody ze studni artezyjskich. W kolejnych latach częściowo zrezygnowano z tych rozwiązań, które zastosowano na pierwszym, dziewięciokilometrowym odcinku [368].

[image]

Niezrealizowane wiaty wyjściowe ze stacji A10 Pole Mokotowskie

[image]

Jedna ze wstępnych wizualizacji stacji A10 Pole Mokotowskie (na dole). *Kalendarz Warszawski 1988*, Warszawa 1987

Problemy finansowe odbijały się również na kwestii przyszłego wyglądu stacji. Prawdopodobnie od pierwotnej koncepcji wystroju odchodzono stopniowo od przełomu lat 80. i 90., na co wskazywałby cykl artykułów publikowanych w roku 1989 przez tygodnik „Stolica”, przedstawiający czytelnikom wygląd pierwszych dziesięciu stacji. Podkreślano, że brązowo-beżowe tło ścian za torami jest elementem wspólnym wszystkich ursynowskich stacji. Według opisu również mokotowskie stacje miały być utrzymane w brązach i czerwieniach. Nadal

pojawiały się informacje o okładzinie z niewielkich płytek ceramicznych — widocznie okładzina z dużych aluminiowych paneli pojawiła się jeszcze później. Wyraźnym odstępstwem od wcześniejszych zasad była stacja A11 Politechnika, której projekt powstał dopiero w roku 1990. Choć była to pierwsza spośród stacji śródmiejskich, to planowano ją nie w odcieniach czerwieni, jak przewidywano w projekcie M'83, ale w zielono-niebieskiej gamie barw. Ten ostatecznie niezrealizowany projekt kolorystyki wynikał z przyjętej w roku 1990 koncepcji wystroju śródmiejskiego odcinka metra. Pierwszym podejściem do zaprojektowania stacji w centrum miasta był ogłoszony jeszcze w roku 1986, zapowiadany wcześniej zamknięty konkurs na *projekt koncepcyjny centralnej stacji Metro A-13 wraz z zespołem usług ogólnomiejskich na Pl. Defilad*. Zwyciężył w nim zespół architektów w składzie Andrzej Domański, Alina Kołaczkowska, Janusz Kołaczkowski i Teresa Nieupokojew, ale ich pomysł nie doczekał się realizacji [369]. Kilka lat później podjęto próbę całościowego ujęcia wystroju śródmiejskich stacji — była to właśnie stworzona w roku 1990 *Koncepcja architektoniczno-plastyczna śródmiejskich stacji I linii metra w Warszawie*, nazwana analogicznie do swojej poprzedniczki M'90. W międzyczasie zmieniono liczbę przystanków zaliczanych do śródmiejskiego odcinka. Do stacji w Śródmieściu włączono A17 Dworzec Gdański, jednocześnie zrezygnowano ze względów oszczędnościowych z planowanej wcześniej stacji A16 Muranów. Pojawia się jednak jeszcze stacja A12 Plac Konstytucji, co mniej dziwi, zważywszy na to, że według pierwotnych planów miała to być stacja przesiadkowa z III linią.

Koncepcja M'90 została stworzona przez zespół w podobnym składzie do tego, który był odpowiedzialny za wcześniej zaprojektowane stacje — głównym projektantem była Jasna Strzałkowska-Ryszka, a w skład zespołu wchodzili architekci Jerzy Blancard, Jan Beyga, Krystyna Jonak, Mariusz Gantner oraz artyści plastycy Ryszard Bojar i Jerzy Porębski. Projekty w ramach M'90 dalekie są jednak od wyważonej i spokojnej architektury przystanków pierwszego odcinka I linii. Prezentowane w tej książce wizualizacje (rys. 9–14) sprawiają wrażenie, jakby ich autorzy chcieli wprowadzić na śródmiejskie stacje znacznie mocniejsze akcenty. Jest to widoczne zwłaszcza w kontekście stacji A13 Centrum, której projekt wręcz uderza różnorodnością barw i kształtów. Ostatecznie jednak żadnego z tych projektów nie zrealizowano.

Nie powinno to dziwić. Przełom lat 80. i 90. był chyba najtrudniejszym okresem dla tej inwestycji. Warunki jej realizacji miały się zupełnie zmienić z powodu przemian ustrojowych roku 1989. Metro odegrało w nich pewną niewielką rolę. W listopadzie 1989 roku to właśnie w związku z przygotowaniem placu budowy stacji A15 Ratusz, a przynajmniej tak oficjalnie twierdzono, zapadła decyzja o demontażu pomnika Feliksa Dzierżyńskiego. Monument miał zostać

zdemontowany, przechowany w innym miejscu *i — jak obiecali przedstawiciele Ratusza — pozostanie tam dłuższy czas, a plac otrzyma starą nazwę — Bankowy*" [370]. W trakcie operacji pomnik rozpadł się jednak, możliwe, że niezupełnie przypadkowo, co entuzjastycznie przyjęli zgromadzeni warszawiacy [371]. Wydarzenie to stało się jednym z symboli zachodzących przemian. Odzyskanie przez Polskę niezależności i nastanie w kraju kapitalizmu nie rozwiązały problemów metra, budowa wciąż borykała się z kłopotami finansowymi.

Na początku roku 1991 zadecydowano o skoncentrowaniu prac na pierwszym etapie linii — z Kabat do Politechniki. Oznaczało to całkowite wstrzymanie prac na północ od ulicy Nowowiejskiej [372]. Wstrzymano roboty na placu Dzierżyńskiego i terenie przyszłej stacji Centrum. Przerwane zostały również dość zaawansowane prace przy budowie tunelu na południe od stacji A17 Dworzec Gdański. A jeszcze pod koniec września 1989 roku urządzano tu dni otwarte na budowie metra, podczas których chętni mogli odwiedzić wybudowane tunele szlakowe [373]. Wybudowane już fragmenty podziemnych obiektów zabezpieczono aż do momentu, gdy prace zostaną wznowione. Budowniczowie metra wrócili w to miejsce dopiero na początku XXI wieku!

Ewolucja Krecika

Trudno wyobrazić sobie lepszą maskotkę dla podziemnej kolejki niż kopiący tunele kret. Zwłaszcza że za sprawą czechosłowackiej kreskówki ogrodowy szkodnik cieszy się u nas ogromną sympatią, szczególnie wśród osób, które wychowały się na jego przygodach.

Należy pamiętać, że gdy na początku lat 80. XX wieku budowa metra rozpoczynała się na dobre, to było to przedsięwzięcie niezwykle uciążliwe dla mieszkańców dzielnic, które — dosłownie — przecinało. Co więcej, poprawa tej sytuacji miała nastąpić dopiero wraz z uruchomieniem metra, którego termin nie dość, że był odległy, to jeszcze bardzo niepewny. Budowniczowie metra chcieli zjednać sobie przychylność warszawiaków. W późniejszym okresie taką rolę odgrywały między innymi dni otwarte na budowie metra, jednak na początku inwestycji jednym z takich sposobów na ocieplenie wizerunku został właśnie krecik w roboczym kombinezonie. Trzeba przyznać, że wybór maskotki był strzałem w dziesiątkę.

[image]

[image]

Ze zbiorów Metra Warszawskiego

Pierwszy krecik z łopatą i w kasku był ilustracją do artykułu o metrze w śląskim tygodniku „Panorama”. Jego autorem był redakcyjny grafik czasopisma Michał Talik [374]. Andrzej Rogiński, opisując historię pojawienia się tego sympatycznego zwierzaka w warszawskim metrze, wspominał, że ilustracja tak spodobała się Romanowi Białkowskiemu, kierownikowi Zespołu ds. Informacji Generalnej Dyrekcji Budowy Metra, że instytucja zleciła Talikowi stworzenie *emblematu metra w postaci Krecika*. Wkrótce potem gotowa grafika ozdobiła kalendarze, foldery i tablice informacyjne metra. Zapewne w związku z podobieństwem do bohatera kreskówki i możliwością ewentualnego naruszenia praw autorskich na początku XXI wieku krecik przeszedł operację zmiany wyglądu. W roku 2004 stworzenie nowego krecika zlecono grafikowi Piotrowi Stefankiewiczowi. Jego wersja maskotki metra nadal ma kask i ogrodniczki, ale zyskała okularki ochronne i wielkie buty [375]. Nowemu krecikowi przybyło profesjonalizmu, może ubyło nieco wdzięku swego pierwowzoru, ale na pewno nadal budzi sympatię. Nawet gdy pojawia się na tablicy, na której z rozbrajającą szczerością informuje, że *aby wybudować II linię metra, musimy trochę pohałasować*.

Początek lat 90. to coroczne przepychanki o środki na budowę metra. Młoda demokracja dawała nowe możliwości szukania źródeł finansowania. Starał się to wykorzystać Społeczny Komitet Budowy Metra, którego członkowie usiłowali lobbować za tą potrzebną inwestycją u władz różnego szczebla [376]. Nie wszystko jednak rozbijało się o braki finansowe. Dobrym przykładem może być dyspozytornia metra. Plany wobec jej lokalizacji się zmieniały. Jeszcze w Założeniach Techniczno-Ekonomicznych z roku 1982 planowano ją przy ulicy gen. Zajączka. Później jednak uznano, że obiekt ten byłby zbyt oddalony od pierwszego odcinka I linii. W międzyczasie planowano — jak donosiła ówczesna

prasa — że dyspozytornia powstanie w Złocistym Wieżowcu, który dziś nazywany jest Błękitnym Wieżowcem [377]. W końcu jednak ustalono, że zostanie ona zlokalizowana na rogu ulic Marszałkowskiej i Żurawiej, na działce zarezerwowanej dla metra jeszcze od lat 50. Przygotowania do realizacji dyspozytorni rozpoczęto w roku 1987. Obiekt nie potrzebował zbyt dużej powierzchni, ale zamierzano wykorzystać dostępną działkę i wybudować większy obiekt, który byłby częściowo udostępniony innym podmiotom. W pewnym momencie planowano nawet realizację 32-piętrowego obiektu zbliżonego wielkością do stojącego w pobliżu hotelu Forum. Koncepcja nie została jednak zaakceptowana. Mimo zainteresowania kilku przedsiębiorstw zagranicznych inwestycja nie posuwała się do przodu. Już na początku lat 90. wybrano projekt 10-piętrowego obiektu autorstwa architekta Jerzego Skrzypczaka. Budynek miał mieć trzy podziemne kondygnacje, a najniżej położona byłaby połączona z tunelem metra. Rozpoczęto konieczne uzgodnienia, wymiany części działek, ustalenia między Generalną Dyrekcją Budowy Metra a gminą Śródmieście oraz poszukiwania inwestora. Jednocześnie w związku z przedłużaniem się przygotowań zadecydowano o potrzebie awaryjnego rozwiązania. Tymczasowa dyspozytornia została ulokowana w pomieszczeniach stacji Politechnika [378]. Jak wiadomo, prowizorki często bywają najtrwalsze, więc do budowy gmachu na rogu Marszałkowskiej i Żurawiej ostatecznie nie doszło. Działka została ostatecznie zabudowana w roku 2010, gdy stanął tam komercyjny biurowiec. Centralną Dyspozytornię umieszczono zaś na terenie Stacji Techniczno-Postojowej na Kabatach. W roku 1994 trwały ostatnie prace wykończeniowe. Mimo oszczędności zrealizowano jednak windy, które powstały w roku 1995 dzięki dofinansowaniu z Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych [379]. Tym samym zrealizowano zamierzenie zespołu architekt Jasnej Strzałkowskiej-Ryszki, która jeszcze pod koniec lat 70. planowała łatwy dostęp do metra dla osób niesprawnych.

Ostatecznie wszystkie przeciwności udało się przezwyciężyć i 7 kwietnia 1995 roku — po 12 latach budowy i z pięcioletnim opóźnieniem — metro zaczęło wozić pasażerów na jedenastokilometrowym odcinku między Kabatami a Politechniką. Nie oznaczało to jednak końca trudności — podziemna kolej ledwie dotarła do granic Śródmieścia, a prace na dalszym odcinku dopiero należało wznowić. ■

---

335 A. Rogiński, *Bitwy o metro*, Warszawa 2008, s. 45.

336 A. Bakalarz, *Pańskie Oko…*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 6.

337 ZTE 1982, s. 25.

338 ZTE 1982, s. 23.

339 W. Urbanowicz, *Podzielony Ursynów, tarcze na wzór londyński i oświetlenie w żyletkach, czyli jak budowano pierwszy odcinek I linii metra*, „iZTM" 2015, nr 4, s. 21.

340 A. Rogiński, op. cit., s. 46–48.

341 A. Rogiński, op. cit., s. 48.

342 J. Brzostek, *Warszawskie metro*, „Biuletyn Informacyjny o Budownictwie" 1983, nr 6, s. 1–2.

343 ZTE 1982, s. 301.

344 ZTE 1982, s. 303.

345 ZTE 1982, s. 304.

346 J. Brzostek, *Warszawskie metro*, „Biuletyn Informacyjny o Budownictwie" 1983, nr 6, s. 1.

347 J. Michalik, *Wprowadzenie do problematyki budowy metra*, „Przegląd Geologiczny" 1987, nr 2, s. 61.

348 ZTE 1982, s. 304.

349 „Perspektywy" 1983, nr 11 (698).

350 J. Brzostek, *Warszawskie metro*, „Biuletyn Informacyjny o Budownictwie" 1983, nr 6, s. 2.

351 Archiwum ZG SARP, Konkurs SARP nr 630 Na koncepcję architektoniczno-plastyczną pierwszej linii metra w Warszawie — materiały.

352 J. Strzałkowska-Ryszka et al., Koncepcja architektoniczno-plastyczna I linii metra w Warszawie. M'83, Warszawa 1983.

353 Fragment na temat taboru powstał na bazie opracowania *Historia taboru warszawskiego metra*, Warszawa 2013, udostępnionego autorowi przez spółkę Metro Warszawskie.

354 *Charakterystyka realizacyjna I linii metra w Warszawie*, „Krajobraz Warszawy" 1995, nr 11, s. IX.

355 P. Giergoń, *Plastyka w architekturze Warszawy. Stacje metro Służew, Ursynów Stokłosy*, „Sztuka.net” [online], 1 marca 2012 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://www.sztuka.net/palio/html.run?_Instance=sztuka&_PageID=846&rootNewsId=&parentNewsId=161&newsId=662&callingPageId=&_s

356 A. Bakalarz, *Pańskie Oko…*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 6.

357 K. Krzyżakowa, *Warszawskie metro w blaskach i cieniach*, „Stolica” 1986, nr 28, s. 2.

358 A. Rogiński, op. cit., s. 74.

359 *Kalendarz Warszawski 1X-31XII*, „Kronika Warszawy” 1987, nr 3/4, s. 240.

360 Z. Jazukiewicz, *Śledzie i fortepiany*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 14.

361 E. Szmajdowicz, *Im szybciej tym lepiej*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 15.

362 M. Rataj, *Metro w Warszawie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1998, nr 7, IV strona okładki.

363 A. Bakalarz, *Pańskie Oko…*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 7.

364 W. Pytowski, op. cit., s. 42–43.

365 Z. Jazukiewicz, *Śledzie i fortepiany*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 14.

366 *Schron dla miasta*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 35.

367 A. Zawistowski, op. cit., s. 203.

368 *Schron dla miasta*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 35.

369 K. Krzyżakowa, *Jak będzie wyglądała stacja „Centrum” warszawskiego metra*, „Stolica” 1987, nr 11, s. 2.

370 „Stolica” 1989, nr 46, s. 18.

371 PKF 1989, nr 48.

372 A. Bakalarz, *Pańskie Oko…*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 7.

373 *Metro bez kurtyny*, „Stolica” 1989, nr 41, s. 16.

374 *55 lat czekania*, „Panorama” 1982, nr 1, s. 16.

375 A. Rogiński, op. cit., s. 91–92.

376 A. Rogiński, op. cit., s. 72.

377 K. Krzyżakowa, *Na placu Dzierżyńskiego*, „Stolica” 1987, nr 1, s. 4.

378 *Dyspozytorski ping pong*, „Przegląd Techniczny” 1994, nr 5, s. 32.

379 M. Rataj, op. cit., IV strona okładki.

ROZDZIAŁ IX

Pierwsze lata I linii

Huczne otwarcie pierwszych 11 stacji warszawskiego metra nastąpiło 7 kwietnia 1995 roku. Uroczystość odbyła się na największej stacji uruchamianego odcinka, czyli A7 Wilanowska. Była ona znacznie bardziej reprezentacyjna niż ważniejsza, bo śródmiejska, stacja A11 Politechnika. Wstęgę przecinali Jan Podoski, zasłużony inżynier reprezentujący pokolenia budowniczych metra, premier Józef Oleksy i prezydent Warszawy Marcin Święcicki. Podobno czwarte nożyczki były przygotowane dla prezydenta Lecha Wałęsy, ale ten nie przybył [380]. Nie pojawił się również generał Jaruzelski, inicjator, który władzom miasta tłumaczył swą nieobecność obawą o *niepotrzebne komentarze* [381]. Jedenastokilometrowa linia połączyła znajdującą się na krańcu Ursynowa stację Kabaty ze stacją Politechnika położoną na południowym skraju Śródmieścia. 1 sierpnia 1995 roku utworzone zostało Metro Warszawskie, początkowo jako zakład budżetowy miasta [382], jednostka, która zastąpiła w roli operatora Generalną Dyrekcję Budowy Metra.

Po okresie początkowego entuzjazmu, kiedy to mieszkańcy Warszawy specjalnie nadkładali drogi, by tylko przejechać się nowym środkiem transportu, metro szybko spowszedniało. Jednak pierwsze lata funkcjonowania metra z dzisiejszego punktu widzenia mogą się wydawać okresem dość egzotycznym. By móc skorzystać z metra, przede wszystkim należało się dostać na znajdujące się pod ziemią stacje, jednak w momencie uruchomienia linii z Kabat do Politechniki dostęp do części przystanków był mocno utrudniony. Trwały wciąż roboty wykończeniowe i do niektórych stacji można się było dostać tylko od jednego z

końców peronu. Było tak w przypadku stacji Kabaty, Natolin i Stokłosy, ale również na stacjach Pole Mokotowskie i Politechnika część schodów z poziomu ulic była jeszcze niedostępna dla pasażerów. Wywodzący się z lat 70. projekt warszawskiego metra był jak na swoje czasy niezwykle nowoczesny w kwestii udogodnień dla pasażerów mniej sprawnych ruchowo. Zostały w nim przewidziane windy, schody ruchome i pochylnie ułatwiające dostęp na podziemne stacje. W Założeniach Techniczno-Ekonomicznych I Linii Metra w Warszawie z roku 1975 przewidziano, że na całej I linii metra powstanie łącznie 101 biegów schodów ruchomych, przy czym w pierwszym okresie eksploatacji oddanych do użytku zostanie 75 z nich [383]. W aktualizacji z początku lat 80. wprowadzono spore cięcia — było to już odpowiednio 59 biegów schodów ruchomych docelowo i 24 w pierwszym okresie [384]. Na drodze do pełnej realizacji nawet tych skromniejszych planów stanęły jednak oszczędności, które wprowadzono w trakcie budowy ze względu na ograniczenia finansowe. Na pierwszym odcinku miało powstać łącznie 28 biegów schodów ruchomych, ale w roku 1995 czynnych było zaledwie 10, i to jedynie na trzech największych stacjach tego odcinka: Wilanowskiej, Polu Mokotowskim i Politechnice. Niedługo potem otwarto jeszcze po jednym biegu na Politechnice i Polu Mokotowskim. Na pozostałych 8 stacjach nie powstały i raczej już do tego nie dojdzie, choć miejsce na nie zostało zabezpieczone w konstrukcjach budowlanych. Wyjątkiem jest stacja Służew, gdzie w roku 2017 zamontowano dwa biegi schodów ruchomych z inicjatywy spółdzielni mieszkaniowej planującej nową zabudowę w sąsiedztwie stacji [385]. Założenia Techniczno-Ekonomicznych I Linii Metra w Warszawie z roku 1982 zakładały też, że na każdej ze stacji zainstalowane zostaną przynajmniej po trzy windy. Planowano umieszczenie ich na południowych głowicach stacji. Po dwie windy miały łączyć poziom ulicy ze znajdującą się poniżej antresolą i po jednej — antresolę z poziomem peronu. Wyjątek stanowiły stacje Imielin, Stokłosy i Ursynów, gdzie uznano, że wystarczą specjalne pochylnie i po jednej windzie z antresoli na peron [386]. Ostatecznie jednak wraz z cięciem kosztów inwestycji podjęto decyzję, że niezbędne są jedynie windy tego ostatniego rodzaju, dlatego liczbę dźwigów z poziomu ulicy ograniczono.

[image]

Ze zbiorów strony <https://www.trasbus.com/>

Nowy środek transportu włączono do dotychczasowej jednolitej taryfy biletowej, czyli jednakowe ceny biletów i ulgi obowiązywały na metro, tramwaje,

autobusy i trolejbusy. Ten ostatni środek transportu to nie pomyłka — między 7 kwietnia 1995 roku, kiedy to uruchomiono I linię metra, a 1 września 1995 roku, kiedy ostatecznie zlikwidowano linię trolejbusową do Piaseczna, oba te środki transportu współistniały w Warszawie. Co ciekawe, symbole przystanków trolejbusowych widniały na planach znajdujących się na stacji metra Wilanowska jeszcze w roku 2010. Jednolita taryfa wydaje nam się obecnie oczywista, ale w wielu miastach na świecie obowiązują oddzielne bilety na metro. Przez trzy pierwsze dni funkcjonowania metra można było nim jeździć całkowicie za darmo. Później zaś, najwyraźniej z obaw, czy długo oczekiwany środek transportu zyska wystarczającą popularność, wprowadzono tak zwane bilety tranzytowe bądź przesiadkowe. Zastąpiły one właściwie istniejące wcześniej bilety dwukrotnego kasowania. Wcześniej z każdego biletu można było skorzystać dwa razy — był właściwie dwoma biletami na jednym kartoniku. Bilet taki kasowało się dwa razy — za każdym razem z jednego z końców. Cena takiego biletu wynosiła dwukrotność opłaty za jeden przejazd. Wraz z uruchomieniem metra wprowadzono nowe rozwiązanie. Każdy bilet komunikacji miejskiej był jednocześnie biletem jednorazowym na wszystkie środki transportu miejskiego — kasowany po jednej stronie — i biletem na metro, gdy skasowało się go z drugiego końca. Cena biletu równała się jednak opłacie za jeden przejazd — warunkiem było odbycie obu przejazdów tego samego dnia. Miało to najwyraźniej zachęcać pasażerów do przesiadania się na metro, a w praktyce oznaczało, że metrem jeździło się za darmo! Sytuacja ta trwała do 1 stycznia 1996 roku, kiedy wprowadzono nową taryfę biletową, jednocześnie likwidując to nietypowe rozwiązanie — po prostu pasażerowie podziemnej kolejki dopisali.

[image]

W folderze informacyjnym dotyczącym zasad korzystania z nowego środka transportu pisano o tym, że *bilety jednorazowe należy kasować przed zejściem na peron, w kasownikach zainstalowanych na specjalnych bramkach przy wejściu do stacji metra* [387], ale ówczesne bramki w niczym nie przypominały obecnie stosowanych urządzeń. Były to po prostu metalowe barierki, na których zamontowano stosowane ówcześnie mechaniczne kasowniki dziurkacze. Takie prowizoryczne bramki ustawiono w tzw. hallach metra, czyli na antresoli pomiędzy schodami na perony a przejściem podziemnym. Co więcej, ustawiono je tylko na stacjach od Kabat do Wilanowskiej. Na pozostałych czterech stacjach kasowniki przymocowane były do długich desek zamontowanych wzdłuż jednej ze ścian na antresolach. Granicę strefy biletowej, czyli miejsca, w którym nie można

było przebywać bez biletu, wyznaczała żółta linia zaznaczona w podłodze. Rozwiązanie takie sięgało jeszcze poprzedniego ustroju. W Założeniach Techniczno-Ekonomicznych I Linii Metra w Warszawie z roku 1982 uznano, że instalacja specjalnych urządzeń kontrolnych będzie zbyteczna skoro i tak dwie trzecie pasażerów posiada bilety miesięczne, więc lepiej zapewnić im dojście na stację bez zbędnych utrudnień [388]. W połowie lat 90. i nowej sytuacji ekonomicznej okazało się, że był to zbytni optymizm. W roku 2000 uruchomione zostały funkcjonujące obecnie bramki elektroniczne, ale na niektórych stacjach do dziś widoczne są ślady po zdemontowanych kasownikach.

PILOT, ARTYSTA, WIZJONER W DARZE DLA METRA

Pasażerowie warszawskiego metra mogą oglądać dzieła światowej sławy artysty. Ich autorem jest Stefan Knapp. Urodzony w roku 1921 w Biłgoraju, uczył się we Lwowie, skąd po zajęciu tego miasta przez ZSRR w roku 1939 został wywieziony na Syberię. ZSRR opuścił z Armią Andersa. Stefan Knapp zgłosił się do lotnictwa, w związku z czym drogą morską trafił do Anglii. Po niezbędnych szkoleniach dołączył do 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego". Wojnę zakończył w stopniu porucznika, został również odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari oraz Krzyżem Walecznych. Po zakończeniu wojny pozostał na Zachodzie, zmienił wtedy pisownię swojego nazwiska, do dotychczasowej formy „Knap" dodając na końcu drugie „p". Po demobilizacji podjął naukę w Central School of Arts and Crafts w Londynie, później przeniósł się do Slade School of Fine Art, którą to uczelnię ukończył w roku 1950. W międzyczasie wypracował własną, nowatorską technikę artystyczną. Był on pionierem tworzenia wielkoformatowych emalii na blachach stalowych, co przyniosło mu międzynarodową sławę. Przez całe życie starał się doskonalić tę technikę. Jego prace były wystawiane na całym świecie, a wiele z nich zdobiło przestrzenie publiczne w różnych punktach globu, w tym chociażby londyńskie lotnisko Heathrow czy nowojorski Uniwersytet Columbia.

[image]

Stefan Knapp — autoportret z okresu służby w Dywizjonie 318. Źródło: *W. Nycz, W powietrznym zwiadzie*

Stefan Knapp mimo emigracji przez całe życie czuł się Polakiem, odwiedzał kilkakrotnie rodzinę w kraju, a wizyty te miały również wyraz artystyczny. Podczas podróży do Polski, która miała miejsce pod koniec roku 1988, przekazał dwie swoje prace w darze warszawskiemu metru. Ówcześnie inwestycja znajdowała się w trakcie realizacji i przechodziła poważne trudności związane z jej finansowaniem. Moment przekazania obu prac zarejestrowała ekipa *Dziennika Telewizyjnego*, starano się odpowiednio wykorzystać tę wizytę propagandowo. Trudno się jednak temu dziwić — był to cenny dar, zważywszy sławę artysty oraz fakt, że jego prace ozdobiły już wcześniej stacje metra londyńskiego.

[image]

Praca *The Battle of Britain*, znajdująca się w przejściu podziemnym stacji Pole Mokotowskie. Fragment z sygnaturą autora. Fot. Jakub Jastrzębski

W wyniku przeciągającej się budowy metra w stolicy warszawiacy mogli obejrzeć podarowane dzieła dopiero w roku 1995. Obie prace zostały umieszczone na najbardziej reprezentacyjnej stacji pierwszego odcinka podziemnej kolei — stacji A7 Wilanowska. Umieszczono je na przeciwległych końcach hali peronowej, na szybach wind. Obecnie dolne partie obrazów są nieco przysłonięte ekranami z informacją dla pasażerów i dającymi podgląd peronu maszynistom, ale malowidła są nadal dobrze widoczne dla podróżnych, każde z nich opatrzone jest tabliczką informującą o tym, że zostały przekazane przez autora w darze. Z obrazem zdobiącym północny skraj hali peronowej wiąże się pewna ciekawostka. Stefan Knapp wciąż starał się doskonalić metodę, którą stworzył, stąd jego prace układają się w pewne serie. Oglądając inne dzieła z tego cyklu, można stwierdzić, że jedno z malowideł z Wilanowskiej, zapewne z uwagi na kształt szybu windy, wisi… bokiem.

Potwierdza to uważna obserwacja sceny przekazania dzieł uwiecznionej na taśmie *Dziennika Telewizyjnego*. Na nagraniu autor prezentuje swoje obrazy — jeden z nich jest obrócony o 90 stopni względem stanu, jaki znamy z wnętrza stacji A7, a można założyć, że twórca nie ustawiłby go w ten sposób przypadkowo. Jak dowiedziałem się od żony artysty, pani Cathy Knapp, nie powinno to jednak stanowić problemu, ponieważ jej mąż uważał, że dobre dzieło sztuki oddziałuje na widza nawet powieszone do góry nogami. Dowiedziałem się od niej również, że jej zmarły mąż był entuzjastą metra w Warszawie, co mogłoby wyjaśniać motywację przekazania dwóch prac właśnie na rzecz stołecznej kolei podziemnej. Stefan Knapp nie nadawał swoim dziełom tytułów, wyjątek stanowi trzecia i ostatnia z jego prac w warszawskim metrze. Zdobi ona północne przejście podziemne stacji A10 Pole Mokotowskie. Tym razem nie jest to jednak abstrakcyjny obraz. Praca nosi tytuł *The Battle of Britain* i upamiętnia udział polskich lotników w kampanii znanej w języku polskim jako bitwa o Anglię. Nieprzypadkowo umieszczono ją na tej właśnie stacji. Pole Mokotowskie pełniło funkcję lotniska i było — jak głosi pamiątkowy napis — *kolebką polskiego lotnictwa*. Obraz został wkomponowany w pamiątkową tablicę, która wymienia polskie dywizjony walczące w Anglii — wśród nich także 318, w którym służył Stefan Knapp. Okazało się, że była to ostatnia praca artysty, który zmarł na zawał serca 11 października 1996 roku, trzy dni po jej ukończeniu.

[image]

Praca Stefana Knapp znajdująca się na południowym krańcu hali peronowej stacji Wilanowska. Fot. Jakub Jastrzębski

Inaczej wyglądały też same przystanki podziemnej kolei. Choć dziś trudno w to uwierzyć, to w chwili uruchomienia stacji nie było na nich billboardów reklamowych. Podziemne przystanki zaprojektowano w latach 80., gdy właściwie nie było czego reklamować. Kiedy metro zaczynało wozić pasażerów w roku 1995, reklamy wydawały się nieodłącznym elementem zachodniej metropolii, do której rangi aspirowała ówcześnie Warszawa. Dość szybko więc na ścianach za torami istniejących już stacji zamontowano specjalne wieszaki, a gdy w roku 1998 przedstawiano wygląd budowanej dopiero stacji Świętokrzyska, w opisie jej

wystroju pisano wprost: *ściany zatorowe pokryte jedynie farbą do betonów stanowić będą tło dla reklam* [389]. Reklamy nie dodają jednak urody stacjom i miejmy nadzieję, że na fali narastającego sprzeciwu społecznego wobec wszechobecności nośników reklamowych w stolicy kiedyś znikną również z metra.

Początkowo linię obsługiwały składy trzywagonowe, bo tylko na tyle pozwalał tabor [390]. Od roku 1997 były już czterowagonowe, a pierwsze sześciowagonowe pociągi pojawiły się w 2001, złożone już z nowych, hiszpańskich wagonów Alstom Metropolis. Dopiero od roku 2007, po dostawach kolejnych wagonów serii 81 z Rosji, wszystkie pociągi warszawskiego metra mają po sześć wagonów [391]. Do trwającego w latach 2001–2007 zróżnicowania długości pociągów pasażerowie błyskawicznie się przystosowali. Czekając na nadjeżdżający pociąg, bacznie się wpatrywali w ciemność tunelu. Nowe wagony różniły się od starszych układem przednich świateł. Gdy w tunelu zamajaczyły trzy białe punkty, pasażerowie wiedzieli, że należy przejść bliżej początku peronu, ponieważ na stację wjedzie krótki, przepełniony rosyjski skład. Jeśli zaś w tunelu zamigotały dwa białe światła, a nad nimi czerwony pasek, wiadomo było, że można przejść do samego końca peronu — na stację wjedzie długi, luźniejszy skład Metropolis.

Za koniec pionierskiego okresu funkcjonowania I linii metra można chyba uznać 26 maja 1998 roku, kiedy otwarta została stacja Centrum. Licząca wcześniej 11 kilometrów linia wydłużyła się zaledwie o niespełna półtora kilometra, ale metro dotarło wreszcie do ścisłego centrum miasta. Wbrew pierwotnym planom stacja nie została połączona przejściem podziemnym z pobliskim dworcem PKP Śródmieście ani nie zrealizowano ogromnej galerii handlowej, którą zastąpił parking podziemny [392]. Ze względu na układ schodów pomiędzy poziomami stacja nie jest zbyt wygodna dla pasażerów. Jednak jej otwarcie włączyło w pełni metro do układu komunikacyjnego miasta. Zauważalnie zwiększyła się liczba przewożonych pasażerów — przed otwarciem tejże stacji z metra korzystało rocznie 20 milionów pasażerów w roku 1996 i 27 milionów w roku 1997 [393]. W roku 2000 było to już 57,6 miliona pasażerów [394]. Wraz z każdym kolejnym otwieranym odcinkiem I linii wskaźniki dotyczące liczby pasażerów rosły, choć na uruchomienie następnych stacji użytkownicy musieli czekać znacznie dłużej, niżby tego chcieli. Metro wolno, lecz nieubłaganie przebijało się przez Śródmieście — 11 maja 2001 roku otwarto stacje Świętokrzyska i Ratusz (obecnie Ratusz-Arsenał). Lokalizacja tej ostatniej została zmieniona względem pierwotnego projektu. Miała się ona znajdować pod samym placem, została jednak przesunięta na północ, w pobliże gmachu Arsenału. Decyzję tę podjęto, żeby uniknąć zamykania na dwa lata ważnego skrzyżowania alei Solidarności z ulicą Andersa. Uniknięto paraliżu komunikacyjnego, ale jednocześnie stacja jest przez to mniej

wygodna dla pasażerów [395].

[image]

Pierwotna lokalizacja stacji A15 Ratusz. Koncepcja architektoniczno-plastyczna śródmiejskich stacji I linii metra w Warszawie M'90

[image]

Pierwotna lokalizacja stacji A18 Plac Komuny Paryskiej. Założenia Techniczno-Ekonomiczne Budowy 1 Linii Metra w Warszawie, wrzesień 1975

Pewna zmiana zaszła też na żoliborskim odcinku. Pierwotnie planowano, że linia metra będzie przebiegać pod ulicą Felińskiego, co oznaczałoby zupełnie inną niż obecnie lokalizację stacji plac Wilsona. Miała ona znajdować się pod ulicą Felińskiego na południe od Krasińskiego [396]. Taka lokalizacja znacznie utrudniałaby przesiadki na linie tramwajowe i autobusowe zatrzymujące się na samym placu. To rozwiązanie pojawiło się już w planie przebiegu pierwszej linii z roku 1958 i w kolejnych projektach było powtarzane. Taka trasa żoliborskiego odcinka rozważana była jeszcze w latach 80. [397] Niestety nie udało mi się ustalić, od kiedy zaczęto planować ją pod ulicą Mickiewicza, czyli tak jak przebiega obecnie.

Mozaika

23 kwietnia 2015 roku stacja A11 Politechnika wzbogaciła się o nowy element wystroju. Jest nim niezwykły obraz, który składa się z ręcznie malowanych, tradycyjnych tureckich kafli pochodzących z Izmiru. Ma szerokość około 18 metrów i wysokość 2 metrów, przedstawia nieco schematyczne panoramy Warszawy i Stambułu. Dekoracja powstała z inicjatywy Ambasady Turcji i jest ciekawą formą upamiętnienia 600-lecia stosunków polsko-tureckich — okrągła rocznica ich nawiązania

przypadła na rok 2014.

[image]

Nowa ozdoba stanowi urozmaicenie dość nieciekawych wnętrz stacji Politechnika, którą wykańczano w okresie największych oszczędności. Na wybór stacji metra jako miejsca ekspozycji wpływ miało również to, że jedna z tureckich firm — Gülermak — brała udział w budowie II linii [398]. Ponieważ w doniesieniach prasowych nie podano autora pracy, napisałem w tej sprawie do ambasady Turcji. Otrzymałem odpowiedź, że to dzieło artysty Hasana Colpana, którego prace zdobią również stacje w Stambule <http://hasancolpan.com>. ■

20 grudnia 2003 roku pasażerowie dotarli metrem do Dworca Gdańskiego. 8 kwietnia 2005 roku, czyli po 20 latach i jednym dniu od uruchomienia pierwszej linii, podziemna kolej dotarła na Żoliborz dzięki otwarciu stacji A18 Plac Wilsona. Została on uznana na konferencji Metrorail 2008 w Kopenhadze za *najładniejszą spośród zbudowanych w ostatnich latach* [399]. Swego czasu głośną dyskusję wywołała odtwarzana w metrze zapowiedź dotycząca stacji Plac Wilsona, której nazwę głos z metra, czyli czytający zapowiedzi spiker Ksawery Jasieński, wymawia po polsku „Wilson", a nie z angielska „Łilson". Początkowo wywoływało to pewne zdziwienie, zwłaszcza u młodszych pasażerów przyzwyczajonych do wszechobecnej angielszczyzny, ale autorytety z dziedziny językoznawstwa, a także varsavianiści gorąco poparli ten sposób wypowiadania nazwy żoliborskiego przystanku. Rada Języka Polskiego postulowała jeszcze przed uruchomieniem stacji: *nazwa plac Wilsona jest tradycyjnie wymawiana z głoską [w'] (miękkie w) na początku od chwili nazwania tak tego obiektu topograficznego na warszawskim Żoliborzu w okresie międzywojennym. Wynika to z faktu, że nazwisko prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej Thomasa Woodrowa Wilsona zostało przyswojone do polszczyzny w wymowie spolszczonej, podobnie jak nazwisko innego, wcześniejszego o ponad wiek, prezydenta amerykańskiego — Waszyngtona (w tym wypadku spolszczyliśmy nawet pisownię). Nikt nie ma wątpliwości, że jest* ulica *i* rondo Waszyngtona *(a nie: „Łoszingtona"). Podobnie mieszkańcy Żoliborza i starsi mieszkańcy całej Warszawy mówili przez cały czas (nawet wówczas, gdy plac ten przemianowano na „Komuny Paryskiej")*

o placu Wilsona (a nie: „Łilsona”). [...] *Mam nadzieję, że kiedy warszawskie metro dotrze do tego placu, z głośników usłyszymy tradycyjną, warszawską nazwę:* plac Wilsona, *wymawianą z głoską [w’] na początku drugiego wyrazu* [400]. Ksawery Jasieński jako doświadczony spiker radiowy od początku stosował taką właśnie wymowę. Dzięki szumowi medialnemu, jaki powstał w kontekście nazwy żoliborskiego placu, już nie tylko „mieszkańcy Żoliborza i starsi mieszkańcy całej Warszawy”, których przywołuje w swojej opinii Rada Języka Polskiego, stosują spolszczone brzmienie nazwiska patrona placu. Coraz częściej również młodzież naśladuje słyszaną w metrze wymowę, która staje się powoli częścią pewnego warszawskiego bon tonu.

Pod koniec budowy I linii prace nabrały większego tempa — 29 grudnia 2006 roku otwarta została stacja Marymont, 23 kwietnia 2008 — Słodowiec, a 25 października 2008 hucznie otwarto trzy ostatnie stacje: Stare Bielany, Wawrzyszew i Młociny. I linia osiągnęła swą pełną projektowaną długość, choć radość z tego faktu mąciła nieco świadomość czternastoletniego opóźnienia finału tej inwestycji. Kolejną rysą na tym obrazie była podjęta jeszcze w roku 1989 decyzja o zawieszeniu budowy stacji Plac Konstytucji i Muranów. Jednocześnie jednak wraz z zakończeniem budowy I linii rozpoczęły się przygotowania do budowy centralnego odcinka II linii. ■

---

380 A. Rogiński, op. cit., s. 58–59.

381 *Wszystko zaczęło się na Wilanowskiej — 20 lat metra*, „iZTM” 2015, nr 4, s. 9.

382 M. Rataj, *Metro w Warszawie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1998, nr 7, III strona okładki.

383 ZTE 1975, tabela 4.16.2.

384 ZTE 1982, tabela 4.16.2.

385 W. Urbanowicz, *Metro: Nowe, „prywatne” schody ruchome na Służewie otwarte — dla wszystkich*, „Transport Publiczny” [online], 7 grudnia 2017 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/metro-nowe-prywatne-schody-ruchome-na-sluzewie-otwarte--dla-wszystkich-57088.html>.

386 ZTE 1982, tabela 4.16.2.

387 *Pierwszy odcinek metra*, Generalna Dyrekcja Budowy Metra, 1995.

388 ZTE 1982, s. 46.

389 *Świętokrzyska*, „Krajobraz Warszawski” 1998, nr 43, s. 17.

390 J. Podoski, *Warszawskie metro — od koncepcji do realizacji*, „Technika Transportu Szynowego” 1995, nr 10, s. 8.

391 Metro Warszawskie Sp. z o.o., Raport roczny 2013, s. 15.

392 J. Strzałkowska-Ryszka, *Stworzyć wysoki standard*, „Krajobraz Warszawski” 1998, nr 43, s. 2.

393 M. Rataj, *Metro w Warszawie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1998, nr 7, III strona okładki.

394 Metro Warszawskie Sp. z o.o., Raport roczny 2013, s. 23.

395 M. Stiasny, *Warszawskie metro*, „Świat Kolei” 2001, nr 5, s. 37.

396 ZTE 1975, rys. 4.5-23.

397 J. Brzostek, *Warszawskie metro*, „Biuletyn Informacyjny o Budownictwie” 1983, nr 6, s. 2.

398 J. Panek, *Metro w Warszawie: na stacji Politechnika powstał nietypowy obraz*, „Gazeta Wyborcza” [online], 23 kwietnia 2015 [dostęp 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,17723915,Metro_w_Warszawie__na_stacji_Politechnika_powstal.html>.

399 K. Śmietana, *Mamy najładniejszą stację metra na świecie*, „Gazeta Stołeczna” 2008, nr 83, s.1.

400 Plac Wilsona — opinia Rady Języka Polskiego z roku 2004, dostępna w internecie: <http://www.rjp.pan.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=724>.

ROZDZIAŁ X

Sieć metra

Warszawskie metro, choć jego budowa rozpoczęła się w roku 1983, zostało zaprojektowane jeszcze w latach 70. XX wieku, i to z wykorzystaniem wcześniejszych prac studialnych. W każdym kolejnym projekcie niemal od końca lat 50. układ I linii był w zasadzie niezmienny.

Inaczej było w przypadku pozostałych linii, bo choć dziś może to dziwić, metro w stolicy od początku przewidywano jako rozbudowany system kilku połączeń. Jak już wcześniej wspominałem, w Założeniach Techniczno-Ekonomicznych I linii metra w Warszawie zaplanowano sieć 5 linii o łącznej długości około 130 kilometrów. Za priorytetowe uznano dwie linie: Natolin — Młociny i Wola — Praga-Centrum — Północna Dzielnica Mieszkaniowa, o łącznej długości około 45 kilometrów [401]. Według ówczesnych planów budowa I linii miała się rozpocząć już w roku 1976 i zgodnie z tym harmonogramem cała linia byłaby gotowa do 1988 [402]. Niestety decyzja o rozpoczęciu inwestycji nie zapadła. Kontynuowano więc prace studialne.

W dokumencie z czerwca 1979 roku przygotowanym przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy zaproponowano aż cztery linie. I linia miała bez zmian biec z Natolina do Huty Warszawa, ale kształt II linii był już inny. Miałaby łączyć Wolę z Julianowem, choć ówczesne nazwy mogą być mylące — faktycznie chodziło odpowiednio o Jelonki na zachodnim krańcu linii, a w przypadku wschodniego krańca o okolice Miedzeszyna, gdzie planowano ogromny kompleks osiedli będących dalszą częścią Gocławia. III linia miała połączyć Dworzec Zachodni z tzw. Północną Dzielnicą Mieszkaniową, czyli dzisiejszym Tarchominem. Co ciekawe, przewidywano nawet jej przedłużenie aż do… Chotomowa! Była to koncepcja do realizacji na późniejszym etapie i zapewne miałaby to być linia

naziemna, ponieważ Tarchomin od Chotomowa dzieli odległość 10 kilometrów i budowa tunelu na tym odcinku nie miałaby raczej żadnego racjonalnego uzasadnienia. Była to jedyna pozamiejska odnoga metra w opisywanym projekcie. Dlaczego rozważano właśnie ten kierunek, a nie np. Łomianki albo jakąś inną podwarszawską miejscowość? Zapewne chodzi o plany zabudowy pasa nadwiślańskiego, od której rozpoczęcia twórcy ZTE 1975 uzależniali realizację piątej, prawobrzeżnej linii metra [403]. W skład sieci miała również wchodzić IV linia — prowadząca z Siekierek na Bródno, która w Śródmieściu biegłaby pod aleją Niepodległości i ówczesną ulicą Marchlewskiego, czyli dzisiejszą aleją Jana Pawła II. Projekt ten jest o tyle ciekawy, że ukazuje sieć zaprojektowaną jako całość, czyli stan pożądany, do którego dążono bez oglądania się na faktyczne koszty [404].

Kolejny projekt sieci warszawskiego metra powstał właściwie jednocześnie z rozpoczęciem budowy. Przewidywano w nim już cztery linie — przebiegu pierwszej nie będę przywoływał. Kolejne jednak opisywano tak:

II linia metra relacji Wola — Praga Płn. o przebiegu: z Woli wzdłuż ul. Kasprzaka, Świętokrzyskiej, następnie ul. Targowej, Stalingradzkiej i Modlińskiej do Północnej Dzielnicy Mieszkaniowej,

III linia metra relacji Ochota — Praga Płd. o przebiegu: od Portu Lotniczego przez Ochotę Centralną, Dworzec Zachodni wzdłuż ul Barskiej, Dantyszka, następnie przez południowe śródmieście wzdłuż ul. Wilczej, Powiśle, Rondo Waszyngtona, rejon ul. Targowej i Kijowskiej, Dworzec Wschodni, Kamionek i rejon Ronda Wiatraczna, Grochów, a następnie wzdłuż ul. Zawadzkiego [obecnie ulica gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego] *do zespołu osiedli Gocław — Julianów, IV linia metra relacji Wilanów — Żerań o przebiegu: Łuk Siekierkowski wzdłuż ul. Gagarina, dalej przejście pod Dworcem Centralnym, ul. Żelazną i Smoczą, wzdłuż ul. Krasińskiego przez Żerań do ul. Budowlanej, przez Bródno wzdłuż ul. Chodeckiej. Łączna długość zaprojektowanej sieci metra wynosi ca 105 km* [405].

Czytając o Woli, Ochocie i Pradze-Północ, należy pamiętać, że ówcześnie cała Warszawa była podzielona na siedem ogromnych dzielnic. Pod nazwami tymi kryły się więc odpowiednio Jelonki, Okęcie i Tarchomin. Sieć o długości 105 kilometrów brzmi imponująco. Nie można jednak zapominać, że w drugiej połowie lat 80., w związku z problemami w finansowaniu, tym, co najbardziej zajmowało ówczesnych projektantów, była I linia metra.

Koniec lat 80. i początek 90. XX wieku to czas wycofywania się władz centralnych z finansowania kluczowej inwestycji komunikacyjnej dla stolicy, którą w trakcie stanu wojennego same zainicjowały dla politycznych korzyści. Koszty budowy przerzucone zostały na władze miasta, które nie były gotowe na sfinansowanie tak drogiego projektu. Możliwe było, że, podobnie jak w latach 50.,

rozpoczęta budowa zostanie wstrzymana, a nawet zarzucona. Mimo że nie był to najlepszy moment dla planów związanych z kolejnymi liniami metra, wciąż prowadzono prace projektowe nad nimi. Dokładny przebieg II linii pojawił się już w Miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy z roku 1992 (rys. 18). Miała ona biec z Chrzanowa do PDM, czyli na Tarchomin [406]. Była więc niemal bezpośrednim powtórzeniem przebiegu II linii jeszcze z roku 1975 [407]. Zmianie uległ jedynie zachodni odcinek, którego końcówka przebiegała wzdłuż ulic Wolskiej i Połczyńskiej, nie odbijając pod ulicę Człuchowską. Jej trasa była na tyle dokładnie określona, że podano, że będzie ona miała 21 stacji [408]. Dzięki wydanemu w roku 1993 przez Urząd Wojewódzki *Atlasowi Województwa Warszawskiego* znamy ich nazwy i planowane lokalizacje:

- JELONKI (u zbiegu ulicy Szeligowskiej z Połczyńską),
- WOLSKA (u zbiegu ulicy Połczyńskiej i starego przebiegu ulicy Powstańców Śląskich),
- BEMA (skrzyżowanie ulic Bema i Kasprzaka),
- PŁOCKA (skrzyżowanie ulic Płockiej i Kasprzaka),
- RONDO DASZYŃSKIEGO,
- RONDO ONZ,
- MARSZAŁKOWSKA (nazwa stosowana do części stacji Świętokrzyska na II linii),
- NOWY ŚWIAT (skrzyżowanie ulic Nowy Świat i Świętokrzyskiej),
- POWIŚLE (skrzyżowanie Wybrzeża Kościuszkowskiego z Tamką),
- PRAGA CENTRUM (ulica Targowa na wysokości ulicy Marcinkowskiego),
- DWORZEC WILEŃSKI,
- PLAC HALLERA,
- RONDO STARZYŃSKIEGO,
- BUDOWLANA (skrzyżowanie ulic Jagiellońskiej i Batalionu Platerówek),
- ARMII KRAJOWEJ,
- PŁOCHOCIŃSKA (u zbiegu ulicy Modlińskiej z Płochocińską),
- HENRYKÓW CENTRUM (w rejonie ulicy Leliwitów),
- TARCHOMIN (między ulicami Ceramiczną, Ćmielowską i Myśliborską),
- NOWODWORY (u zbiegu ulic Mehoffera i Książkowej),
- WINNICA (u zbiegu ulic Pomianowskiej i Dyliżansowej),
- DĄBRÓWKA (u zbiegu ulic Modlińskiej i Mieczysławy Ćwiklińskiej) [409].

Jak widać, niektóre nazwy są mylące, najtrudniejsze było wskazanie lokalizacji na Tarchominie, ponieważ plan przedstawia zarys projektowanych

przebiegów ulic. Wydaje się, że trasa metra miała biec wzdłuż niezrealizowanego ciągu: Trakt Nadwiślański, Oczary, Ćwiklińskiej. Co ciekawe, ślady tej koncepcji są nadal widoczne w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego. Przyjęty w roku 2001 roku miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedla Piekiełko w gminie Warszawa-Białołęka wciąż ogranicza możliwość zabudowy terenów przeznaczonych dla metra. *Plan ustala konieczność utrzymania rezerwy terenu pod metro wraz z odgałęzieniem linii do proj. stacji postojowej Świdry (w rejonie wysypiska popiołów EC Żerań) wg rysunku planu* [410].

W planie z roku 1992 pojawiają się też interesujące informacje na temat zaplecza metra. Już w latach 70. XX wieku, gdy powstawała koncepcja realizowanego obecnie układu sieci warszawskiego metra, pisano, że potrzeba będzie po jednej *zajezdni metrowskiej* dla każdej z projektowanych linii. Taką właśnie zajezdnią dla I linii jest oczywiście Stacja Techniczno-Postojowa Kabaty. Plan przewidywał też Stację Techniczno-Postojową Pomocniczą Wólka-Radiowo w rejonie Huty Warszawa, która pojawiała się już w ZTE z roku 1975 (rys. 4.5-28). Dla II linii również przewidziano dwie takie stacje. W omawianym planie z roku 1992 główną rolę miała odgrywać Stacja Techniczo-Postojowa Świdry w rejonie fabryki domów. Na drugim końcu linii przewidywano Stację Techniczno-Postojową Pomocniczą Mory przy ulicy Połczyńskiej. Wydaje się, że to pierwszy dokument, w którym się ona pojawia. Dokument przewidywał również centralną bazę metra na Wyczółkach, z której zrezygnowano w ZTE 1982. Dodatkowo plan dopuszczał obsługę metrem Międzynarodowego Dworca Lotniczego na Okęciu, jeśli nie powstałaby do niego planowana linia kolejowa [411]. Warto dodać, że takie połączenie zostało uruchomione dopiero w roku 2012!

[image]

Fragment ilustracji do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „PIEKIEŁKO” w gminie Warszawa — Białołęka. Widoczna rezerwa pod trasę metra.

W końcu jednak warszawska kolej podziemna pomimo tych trudności ruszyła i okazała się niezwykle przydatna mieszkańcom. W przyszłość zaczęto więc patrzeć z nieco większym optymizmem. Gdy na początku XXI wieku wizja zakończenia budowy pierwszej linii zaczęła powoli stawać się realną perspektywą, coraz śmielej wspominano o budowie kolejnych linii. Uznano, że nadszedł czas na zrewidowanie pochodzącej jeszcze z przełomu lat 70. i 80. XX wieku koncepcji II linii metra. Dalsze oczekiwania chyba najlepiej wyartykułował zasłużony ekspert

kolei podziemnej i członek SKBM Marcin Rataj: *Jedna linia metra jest dla ludności miasta niewystarczająca. Dlatego miasto powinno podjąć budowę drugiej linii na osi wschód-zachód jak najprędzej, jeszcze w bieżącym stuleciu, częściowo ze środków pozabudżetowych. Od rządu oczekuje się dalszej pomocy finansowej oraz rozważenia możliwości udzielenia gwarancji kredytowych dla tego przedsięwzięcia*. Wypowiedź tę ilustruje plan sieci metra składającej się z trzech linii. Jest on dość często reprodukowany, zwykle bez podania źródła, za to z informacją, że przedstawia projekt układu linii z lat 70. Jest to jednak błąd. Pod ilustracją jest podpis *Planowana sieć metra w Warszawie* [412]. Ilustracja nie jest dokładnym powtórzeniem żadnego z planów z lat 70. To projekt sporządzony na postawie propozycji sieci z lat 80., z której usunięto jednak IV linię. Można chyba uznać, że został zamieszczony jako aktualny, skoro przebiegi linii naniesiono na mapę Warszawy w granicach, które obowiązują od 1 stycznia 1992 roku [413]. Wtedy przyłączono do miasta Aleksandrów w południowo-wschodniej części obecnej dzielnicy Wawer.

W roku 2000 powstało Studium techniczne II i III linii metra stworzone przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy. W dokumencie tym kształt II linii przedstawiał się następująco: jej zachodnia część pozostała w zasadzie zgodna z pierwotnym projektem pochodzącym z końca lat 70. i miała przebiegać pod ulicami Prostą i Kasprzaka, a później skręcała nieco na północ i przechodziła pod ulicę Człuchowską, by zakończyć się na wysokości ulicy Lazurowej. Autorzy analizy dostrzegli jednak, że w tej części Woli zaszły w międzyczasie spore zmiany, w związku z czym zaproponowali alternatywny przebieg fragmentu trasy, która, skręcając dwukrotnie, miałaby jedną ze stacji pod ulicą Górczewską. Praską część linii przewidywano jako dość długą. Zgodnie z pierwotnymi planami miała dotrzeć na Tarchomin, ale zmodyfikowano jej trasę, by przy okazji przebiegała przez Targówek, Zacisze i Bródno. Wcześniej linia ta omijała te części miasta, ponieważ pierwotnie to IV linia miała zapewnić im podziemne połączenie z resztą stolicy. Gdy liczbę linii, nawet w planach, ograniczono do trzech, najwidoczniej uznano, że Bródno i Targówek nie mogą zostać bez metra. To właśnie w tym studium obecne są dwie bródnowskie stacje, których projektowane lokalizacje nie zmieniły się do dziś: Kondratowicza (oznaczona obecnie symbolem C20) i Rembielińska (obecnie nazywana C21 Bródno). Rezultatem tego studium jest również nieco specyficzny kształt końcówki II linii — biegnącej ze wschodu na zachód pod ulicą Kondratowicza i kończącej się pod Rembielińską. III linia zaś została ograniczona tylko do odcinka między Portem Praskim, nazywanym wtedy dość szumnie Pragą Centrum, a Gocławiem. Studium to wywarło znaczny wpływ na późniejsze analizy przebiegu II i III linii metra, a niektóre rozwiązania, które się w nim pojawiły, mają szansę zostać wprowadzone w życie [414].

W roku 2001 uchwalony został Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z

określeniem ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, stanowiący wytyczne dla ówcześnie istniejących 11 gmin warszawskich. Prowadziły one własną politykę planistyczną, potrzebny był więc dokument koordynujący plany miejscowe. Ustalono w nim następujący przebieg II linii metra: *od stacji Chrzanów do stacji Bródno wraz ze stacjami pośrednimi: Lazurowa, Powstańców Śląskich, Człuchowska, Wolska, Bema, Płocka, Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Marszałkowska, Nowy Świat, Powiśle, Praga Centrum, Dworzec Wileński, Szwedzka, Targówek, Zacisze, Kondratowicza*. III linia miała biec *od stacji Dworzec Zachodni do stacji Gocław wraz ze stacjami pośrednimi: Plac Narutowicza, Aleje Niepodległości, Poznańska, Aleje Ujazdowskie, Wisłostrada, Waszyngtona, Praga Centrum, Dworzec Wschodni, Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska, Fieldorfa*. II linię miała obsługiwać Stacja Techniczno-Postojowa Chrzanowów, a III linię STP Kozia Górka, do której miała powstać łącznica [415].

Kolejne lata przyniosły dalsze analizy, a pod koniec roku 2005 uznano, że nadszedł już czas na bardziej zdecydowane zrewidowanie pochodzącej jeszcze z przełomu lat 70. i 80. XX wieku koncepcji przebiegu II linii metra. Nowa propozycja autorstwa Michała Borowskiego — ówczesnego naczelnego architekta miasta — zakładała dwa istotne odgięcia na dotychczasowej trasie projektowanej kolei podziemnej. Pierwsza zaproponowana zmiana dotyczyła całego odcinka na zachód od ronda Daszyńskiego i przesuwała linię spod ciągu ulic: Prosta, Kasprzaka, Wolska, Człuchowska pod ulicę Górczewską. Za czasów PRL-u planowano, że metro dowiezie robotników do wolskich fabryk z zakładami im. Świerczewskiego i PZL Wola na czele, natomiast w nowym ustroju gospodarczym przemysłowe oblicze dzielnicy było już historią. Druga zmiana dotyczyła śródmiejskiego odcinka. Trasa metra zamiast biec pod Świętokrzyską i Tamką w kierunku Wisły, miała, minąwszy Świętokrzyską, skręcić na północny-wschód, przeciąć Trakt Królewski na wysokości placu Piłsudskiego i przekroczyć Wisłę na osi ulicy Karowej. Ostatecznie zdecydowano się jedynie na zmiany dotyczące zachodniego odcinka II linii, uznając, że zmiany w Śródmieściu wymagałyby budowy trasy pod zbyt dużą liczbą budynków, często zabytkowych, co byłoby bardzo kosztowne. Wschodni odcinek powielał rozwiązanie zawarte w studium z roku 2000, czyli przebiegał przez Targówek, Zacisze i Bródno, ale w tej ostatniej dzielnicy linia miała się kończyć. Z planów, by metro dotarło na Tarchomin, zrezygnowano na czas nieokreślony [416].

[image]

Budowa stacji Stadion, kwiecień 2014. Fot. Jakub Jastrzębski

[image]

Rok 2005 — propozycja zmiany przebiegu II linii metra autorstwa Michała Borowskiego, ówczesnego naczelnego architekta miasta. Ciemniejszym kolorem zaznaczony jest starszy projekt trasy. Jaśniejsza linia to proponowany wtedy przebieg przesuwający linię z ulicy Wolskiej pod Górczewską na Woli, z odgięciem linii na północ między Świętokrzyską a Dworcem Wileńskim. Jak wiadomo, zmiany wprowadzono tylko na zachodnim odcinku

Niemal jednocześnie, bo we wrześniu 2006 roku, zmieniono nazewnictwo, a właściwie numerację linii — odcinek dotychczasowej III linii zaczęto na mapach przyszłych linii zaznaczać jako południową odnogę II linii. Skąd taka zmiana, widoczna de facto wyłącznie na papierze? Połączenie II linii i południowo-praskiego fragmentu III linii miało ułatwić pozyskanie środków unijnych również na ten odcinek. Ponieważ decyzję wydał Kazimierz Marcinkiewicz, pełniący ówcześnie funkcję komisarycznego prezydenta Warszawy, to rozwidlającą się II linię nazwano „wąsami Marcinkiewicza” [417].

Zatwierdzona koncepcja dość szybko doczekała się uzupełnień. Pierwszą z nich było dodanie drugiej stacji na terenie Targówka na wschodnim odcinku linii. Nie był to jednak koniec zmian. Po tak radykalnej rewizji przebiegu odcinka wolskiego wydawało się, że ta część trasy II linii już się ustabilizuje, ale dość szybko pojawiły się kolejne korekty. W roku 2007 w planach pojawiła się stacja Połczyńska — wcześniej metro miało dojeżdżać tylko do stacji Chrzanów przy ulicy Szeligowskiej, zadecydowano jednak, że przed projektowaną Stacją Techniczno-Postojową Mory należy umiejscowić jeszcze jeden podziemny przystanek. Dla równowagi kolejny rok przyniósł następną zmianę, tym razem związaną ze zmniejszeniem liczby stacji. Zgodnie z koncepcją Michała Borowskiego za stacją Rondo Daszyńskiego tunel miał skręcić ostro na północ i przebiec pod zajezdnią tramwajową Wola do skrzyżowania ulicy Wolskiej z Młynarską, gdzie powstałaby stacja mająca nazywać się Wolska. Jednak w związku z utrudnieniami, jakie budowa trasy w takim kształcie mogłaby wywołać w funkcjonowaniu ważnej zajezdni tramwajowej, oraz innymi niesprzyjającymi warunkami na tym odcinku zdecydowano zmienić przebieg linii. Skręcałaby ona na północ spod ulicy Kasprzaka nie na wysokości Młynarskiej, ale w rejonie Płockiej. Stacja Wolska została w związku z tym przesunięta na skrzyżowanie z Płocką, więc planowana wcześniej budowa przystanku Płocka pod skrzyżowaniem ulic Płockiej i Górczewskiej straciła rację bytu.

Wobec zakończenia budowy I linii perspektywa II linii zaczęła stawać się

coraz bliższa [418]. Początkowo brano nawet pod uwagę możliwość, że pociągami nowej linii metra uda się zawieźć kibiców przyjeżdżających na rozgrywające się w roku 2012 mistrzostwa Europy w piłce nożnej. Jednak wobec zbyt wysokich cen, z jakimi stanęły do przetargu konsorcja chcące budować w Warszawie drugą nitkę kolei podziemnej, zrezygnowano z planów zdążenia z metrem przed piłkarskim czempionatem Europy. Władze miasta uznały, że ceny były znacznie przeszacowane ze względu na zbliżające się Euro 2012 i procedurę przetargową ponowiono. Oferty w kolejnym przetargu były już znacząco korzystniejsze. Należy przy tym zauważyć, że mimo braku możliwości dojazdu metrem na Stadion Narodowy impreza, przynajmniej z komunikacyjnego punktu widzenia, odbyła się na medal. 28 października 2009 roku stał się kolejną przełomową datą w historii warszawskiego metra, ponieważ właśnie tego dnia podpisano umowę na projekt i budowę II linii kolei podziemnej w Warszawie. Prace przygotowawcze ruszyły w sierpniu 2010 roku i tym samym budowa sześciokilometrowego, centralnie położonego i, co najważniejsze, przebiegającego pod dnem Wisły odcinka stała się faktem.

Propozycja zmiany planowanej trasy, tak by II linia kończyła się na Białołęce, pojawiła się w uchwale przyjętej 14 grudnia 2011 roku przez Radę i Zarząd Dzielnicy Białołęka. Zakładała ona rezygnację z budowy stacji C21 Bródno — od stacji C20 Kondratowicza, znajdującej się przy skrzyżowaniu z Malborską, trasa miałaby zostać poprowadzona dalej na północ, a kolejna stacja znalazłaby się przy Trasie Toruńskiej, w pobliżu skrzyżowania z ulicą Głębocką. Na późniejszym etapie rozważano również rozwidlenie nitki z jedną odnogą na Bródno. Rozgałęzienie takie miało się znajdować na stacji C19 Zacisze, co mogłoby oznaczać, że na pewnym etapie zostałby dokonany wybór, że z dwóch odnóg powstanie jedna, i to nie ta na Bródno. Ostatecznie jednak w konkursie na wykonanie koncepcji architektoniczno-budowlanej stacji Zacisze nie wpisano konieczności zaprojektowania odgałęzienia w kierunku Białołęki. Oznacza to w praktyce, że ewentualne rozgałęzienie na Białołękę, jeśli powstanie, zostanie zrealizowane później niż budowa dwóch bródnowskich stacji przewidzianych w drugiej fazie rozbudowy II linii, czyli do roku 2022.

8 marca 2015 roku spełniło się kolejne marzenie warszawiaków — od tego dnia właśnie zaczął działać centralny odcinek II linii metra lub według stosowanych obecnie oznaczeń linii M2. W Warszawie można więc w końcu mówić o sieci metra. Po półtora roku projektowania i trzech latach budowy powstało siedem stacji oraz około 6 kilometrów linii metra, choć nie obyło się bez kłopotów. Przy budowie stacji Centrum Nauki Kopernik doszło do zalania terenu budowy płynnym gruntem, co spowodowało przerwanie prac i zamknięcie tunelu Wisłostrady. Z tego powodu otwarcie centralnego odcinka opóźniło się przynajmniej o pół roku. Jednocześnie powstała pierwsza stacja linii M3 —

Stadion Narodowy, czyli stacja przesiadkowa z II linią. Odpowiedzialne za budowę instytucje podjęły dość odważną decyzję wybudowania tej części stacji, która jest przeznaczona właśnie dla III linii i do momentu jej budowy — choć nie wiadomo, kiedy ta nastąpi — będzie ona używana wyłącznie do celów technicznych eksploatacji II linii metra. Dziś niektórym taka decyzja może się wydawać niepotrzebnym wydatkiem, ale układ stacji pozwoli na budowę tunelu zarówno w kierunku Gocławia, jak i Śródmieścia, a realizacja przed uruchomieniem II linii pozwoli w przyszłości uniknąć ewentualnych trudności w jej funkcjonowaniu w związku z budową III linii. Pozwala to z optymizmem myśleć o perspektywach rozwoju warszawskiego metra.

Cały czas przygotowywano rozbudowę linii M2. Cytując stronę Metra Warszawskiego Sp. z o.o.: [w] *czwartek 29 października 2015 roku Zarząd Metra Warszawskiego Sp. z o.o., działając na podstawie umowy na zastępstwo inwestycyjne zawartej z Miastem st. Warszawa, zatwierdził protokół z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na rozbudowę odcinka centralnego II linii metra oraz dokonał zatwierdzenia wyboru najkorzystniejszej oferty. Rozbudowa obejmuje realizację odcinka zachodniego od szlaku za stacją C9 Rondo Daszyńskiego do torów odstawczych za stacją C6 Księcia Janusza oraz realizację odcinka wschodniego-północnego od szlaku za stacją C15 Dworzec Wileński do torów odstawczych za stacją C18 Targówek II. Łączna długość dwóch realizowanych odcinków to ok. 6 km*. Odcinek wolski buduje turecka firma Gülermak, znana już warszawiakom z prac przy śródmiejskim odcinku II linii. Decyzja o wyborze wykonawcy de facto ostatecznie zatwierdza trasę i lokalizację stacji wolskiego odcinka II linii metra. Zadecydowano, że nowa Stacja Techniczno-Postojowa powstanie na Morach. Jak już wspominałem w innej części książki, pojawiła się nawet koncepcja, by uruchomić STP Mory, nie czekając na zakończenie całego wolskiego odcinka II linii. Można by tego dokonać, budując tunel techniczny bez stacji, prowadzący do przyszłej „metrowskiej zajezdni”. Na zachód od stacji przy bemowskim ratuszu składy metra mogłyby jeździć bez pasażerów i dojeżdżać wybudowanym wcześniej tunelem na Mory. Przystanki zostałyby dobudowane później. To ciekawe rozwiązanie zostało jednak zarzucone niedługo po zasygnalizowaniu w mediach takiej możliwości. Okazało się, że w wariancie zakładającym powstanie tunelu do STP Mory z działającą tylko stacją C1 (stacje C2 i C3 miałyby zostać zbudowane w późniejszym okresie) koszt budowy tunelu bez gotowych stacji byłby jedynie o 15 procent niższy, bo i tak należałoby wybudować wyjścia ewakuacyjne, czyli właściwie stacje w stanie surowym. Z ekonomicznego punktu widzenia rozwiązanie to nie byłoby więc efektywne.

Aby zabezpieczyć się przed brakiem STP, w warunkach konkursu na rozbudowę II linii o kolejne trzy stacje w każdym kierunku umieszczono wymóg,

by za stacjami C6 (Księcia Janusza) na Woli i C18 (Trocka) na Targówku zaplanowane zostały obszerne podziemne komory z torami odstawczymi. W każdej z nich zmieści się po kilka sześciowagonowych składów, co pewnie ułatwi obsługę II linii. Wykonawcą odcinka wschodniego-północnego została wybrana w przetargu włoska firma Astaldi, która ma już warszawskie doświadczenia z budowy śródmiejskiego odcinka II linii [419].

Przed rozpisanymi na jesień 2018 roku wyborami samorządowymi metro stało się ważnym elementem kampanii wyborczej. Kandydat na prezydenta Warszawy Patryk Jaki zaprezentował własną propozycję sieci metra, obiecując, że w trakcie dwóch kadencji zbuduje III i IV linię [420]. Sugerował, że warszawskie tempo budowy jest zbyt wolne. Jako przykład wskazywał metro w Sofii [421]. Jego główny rywal Rafał Trzaskowski odpowiedział wkrótce własnym projektem. Zadeklarował też rozpoczęcie w nadchodzącej kadencji budowy III linii metra i planowanie kolejnych [422].

Przy okazji wyborów wielokrotnie przywoływano historyczne projekty sieci warszawskiego metra, niestety często z błędami. Dlatego mam nadzieję, że książka ta stanie się również pozycją obowiązkową dla wszystkich polityków pragnących kandydować do warszawskiego ratusza. Wróćmy jednak do rzeczywistości. W wyniku wyborów prezydentem Warszawy został Rafał Trzaskowski, pokonując Patryka Jakiego w drugiej turze. Mimo że nie stało się to raczej za sprawą przedstawionych wizji rozwoju metra, to na pewno rozbudziło na nowo dyskusję nad rozbudową sieci warszawskiego metra.

W lipcu 2019 roku otwarto oferty w dwóch ważnych dla warszawskiego metra przetargach. Pierwszy na wykonanie dokumentacji przedprojektowej oraz projektów budowlanych dla stacji A12 Plac Konstytucji oraz A16 Muranów na I linii metra. Drugi zaś na opracowanie studium technicznego dla III linii metra na odcinku od stacji Stadion Narodowy do stacji Gocław czy, dokładniej rzecz ujmując, na *Opracowanie studium technicznego III linii metra wraz ze Stacją Techniczno-Postojową Kozia Górka w Warszawie — Etap I — Praga*. Jednocześnie trwają przygotowania do uruchomienia wschodniego-północnego odcinka II linii metra. Stacje C16 Szwedzka, C17 Targówek Mieszkaniowy i C18 Trocka oraz prowadzące do nich tunele ukończono już w maju 2019 roku. Ostatnie poprawione dokumenty miały zostać złożone 29 sierpnia i kiedy pisałem te słowa, odcinek czekał na wydanie pozwolenia na użytkowanie [423]. Wiele wskazuje, że pod koniec września 2019 roku — choć już wielokrotnie w historii warszawskiego metra takie terminy ulegały zmianie, zawsze na później — warszawiacy dojadą metrem na Targówek. Uruchomienie wolskiego odcinka II linii przewidywane jest na rok 2020.

Przyszłość pokaże, w jakim stopniu przewidywania były zgodne z rzeczywistością.

401 ZTE 1975, s. 7.

402 ZTE 1975, tabl. 5-2.

403 ZTE 1975, s. 7.

404 Projekt Systemu Transportowego WSW Metro. Załącznik nr 3 część III proces realizacji metra w Warszawie, Warszawa 1979, s. 3–7.

405 Informator metra 1989, ze zbiorów Witolda Urbanowicza.

406 Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy zatwierdzony przez Radę m.st. Warszawy w dniu 28 września 1992 r. Tekst planu, Warszawa 1992, s. 55.

407 ZTE 1975, rys. 1-1.

408 Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy zatwierdzony przez Radę m.st. Warszawy w dniu 28 września 1992 r. Tekst planu, Warszawa 1992, s. 54.

409 *Atlas Województwa Warszawskiego*, Warszawa 1993.

410 UCHWAŁA Nr XXXIX/517/01 RADY GMINY WARSZAWA-BIAŁOŁĘKA z dnia 30 marca 2001 r. w sprawie zatwierdzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „PIEKIEŁKO” w gminie Warszawa - Białołęka. Za zwrócenie na to uwagi dziękuję Mikołajowi Węgierowi.

411 Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy zatwierdzony przez Radę m.st. Warszawy w dniu 28 września 1992 r. Tekst planu, Warszawa 1992, s. 54–55.

412 M. Rataj, *Metro w Warszawie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1998, nr 7, IV strona okładki.

413 Granica, Dz.U. 1991, nr 115, poz. 497.

414 Studium techniczne II i III linii metra warszawskiego, BPRW, Warszawa 2000.

415 Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego — Załącznik nr 2. Ustalenia wiążące gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, Warszawa 2001, s. 41.

416 J. Osowski, K. Śmietana, *Dobre i złe zmiany w trasie drugiej linii metra*, „Gazeta Wyborcza” [online], 29 grudnia 2005 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,3089289.html>.

417 W. Urbanowicz, *Jak III linia metra ponownie stała się III linią metra*, „Transport Publiczny” [online], 11 sierpnia 2016 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/jak-iii-linia-metra-ponownie-stala-sie-iii-linia-metra-52725.html>.

418 J. Wojciechowicz, *O warszawskim metrze raz jeszcze*, „Krajobraz Warszawski” 2008, nr 93, s. 1.

419 Informacje na ten temat zostały opracowane na podstawie Raportów Rocznych Metra Warszawskiego i materiałów umieszczanych na oficjalnej stronie spółki — <www.metro.waw.pl>.

420 W. Urbanowicz, *Patryk Jaki chce od razu zbudować III i IV linię metra w czasie dwóch kadencji*, „Transport Publiczny” [online], 25 lipca 2018 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/patryk-jaki-chce-od-razu-zbudowac-iii-i-iv-linie-metra-w-czasie-dwoch-kadencji-59187.html>.

421 W. Urbanowicz, *Jaki w Sofii zachwyca się metrem. „To subiektywna sprawa, czy budować kosztem tramwaju”*, „Transport Publiczny” [online], 23 sierpnia 2018 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/jaki-w-sofii-zachwyca-sie-metrem-to-subiektywna-sprawa-czy-budowac-kosztem-tramwaju--59425.html>.

422 W. Urbanowicz, *Komunikacja wg Trzaskowskiego: Trzy nowe linie metra, w tym do Mordoru*, „Transport Publiczny” [online], 22 sierpnia 2018 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/komunikacja-wg-trzaskowskiego-trzy-linie-metra-w-tym-do-mordoru-59419.html>.

423 W. Urbanowicz, *Metro na Targówek: Ostatnie poprawione dokumenty 29 sierpnia*, „Transport Publiczny” [online], 28 sierpnia 2019 [dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/metro-na-targowek-ostatnie-poprawione-dokumenty-29-sierpnia-62481.html>.

ROZDZIAŁ XI

Sto lat czy więcej?

Na koniec chciałbym przywołać kilka ciekawych koncepcji mniej lub bardziej związanych z warszawskim metrem. Czasem można przeczytać, że najstarszy projekt z nim związany pochodzi aż z roku 1828. Wtedy to właśnie powstał projekt tunelu pod Wisłą autorstwa architekta Adama Idźkowskiego. Ten trzydziestoletni i niezbyt jeszcze doświadczony architekt [424] zaproponował, by, zamiast połączyć brzegi Wisły stałym mostem, wybudować pod jej dnem tunel. Mówienie o związkach z metrem wydaje się jednak sporym nadużyciem, ponieważ miał to być zwykły tunel drogowy. W roku 1828 kolej podziemna jeszcze nie istniała, sama kolej zaś znajdowała się dopiero w powijakach. Idźkowski nie wspominał o niej w swoim projekcie. Jego tunel był oczywiście śmiałym zamierzeniem jak na tamte czasy [425]. Nie miał jednak szans na realizację, i to nie tylko ze względów finansowych. Znając dziś skomplikowaną sytuację hydrologiczną miasta, która mocno utrudniała budowę II linii metra ponad 180 lat później, można uznać, że słuszną decyzją był jednak wybór przeprawy mostowej jako sposobu połączenia obu brzegów rzeki.

Inicjatyw budowy tunelu pod Wisłą było więcej. W roku 1938 prasa donosiła: *Dowiadujemy się, że na najbliższym posiedzeniu zarządu Tow. przyjaciół Saskiej Kępy poruszona będzie sprawa budowy pierwszego w Warszawie tunelu pod korytem Wisły. Tunel miałby być zbudowany w celu zabezpieczenia komunikacji między prawym i lewym brzegami Wisły w granicach Wielkiej Warszawy, jak również możliwości zabezpieczenia wszelkiego rodzaju przewodów instytucji użyteczności publicznej (wodociągowych, gazowych, elektrycznych, telefonicznych i.t.p.). Wniosek, charakteryzujący tę inwestycję jako środek obrony przeciwlotniczo-gazowej, będzie przedstawiony władzom miejskim* [426]. Chyba

nikt jednak nie twierdzi, że Towarzystwo Przyjaciół Saskiej Kępy planowało budowę metra?

[image]

Przekrój poprzeczny tunelu proponowanego przez Adama Idźkowskiego. A. Idźkowski, *Projekt drogi pod rzeką Wisłą dla połączenia Warszawy z Pragą*, Warszawa 1828

Nieco bliższa metru była inna inicjatywa z końca XIX wieku. Chodzi o tunel projektowany wzdłuż dzisiejszej ulicy Karowej, łączący położoną na skarpie wiślanej część miasta ze znajdującym się poniżej Powiślem. Jego koncepcja narodziła się w ostatnich latach XIX wieku. Wyszła zaś od grona wspólników Ignacego Jana Paderewskiego. Ten wielki kompozytor był u szczytu swojej kariery również jednym z najlepiej wynagradzanych pianistów na świecie. Starał się jednocześnie, by zarabiane przez niego pieniądze były dobrze lokowane i przynosiły dalsze zyski. W roku 1895 spółka, której był większościowym udziałowcem, kupiła ogromną posesję przy Krakowskim Przedmieściu, na której znajdował się pałac Tarnowskich. Zakupiony teren ciągnął się od Traktu Królewskiego w dół skarpy wiślanej dochodził niemal do samej ulicy Furmańskiej. Wspomniana spółka miała ambitne plany co do tej nieruchomości, jednak sporą przeszkodę dla nich mogło stanowić ukształtowanie terenu, a przede wszystkim brak dojazdu do większej części posesji. Istniejąca ówcześnie ulica Karowa na odcinku między Krakowskim Przedmieściem a Furmańską była bardziej podobna do Kamiennych Schodków niż do drogi dojazdowej z prawdziwego zdarzenia. Uliczka była tak wąska, że nadawała się właściwie jedynie do ruchu pieszego — zaczynała się murowaną bramką o szerokości mniejszej niż 3 metry, zwieńczoną rzeźbą syreny. Co prawda władze miejskie przez lata przymierzały się do wytyczenia nowej ulicy w dół skarpy, ale perspektywa ta była dość mglista i wymagała zgód ze strony właścicieli sąsiednich posesji. Przedsiębiorcy kalibru współpracowników Paderewskiego musieli się zabezpieczyć przed ewentualną zwłoką i znaleźć jakieś awaryjne rozwiązanie tej sytuacji.

Pierwszym obiektem, jaki zaczęła wznosić wspomniana spółka na posesji dawnego pałacu Tarnowskich, był monumentalny budynek wystawowy, w którym planowano prezentację obrazu Jana Styki *Golgota*. Było to dzieło w modnym ówcześnie nurcie wielkich panoram malarskich przedstawiające scenę ukrzyżowania Chrystusa. Gmach zaprojektował architekt Karol Kozłowski, który doświadczenie w realizacji tego typu obiektów zdobył, budując niewiele wcześniej

gmach innej panoramy. Była to rotunda na Dynasach, w której wystawiano *Panoramę Tatr*. Ruiny tego ostatniego budynku, przebudowanego w roku 1938 na stację obsługi pojazdów i zniszczonego w czasie II wojny światowej, do dziś można zobaczyć w pobliżu ulicy Oboźnej. Przystępując do budowy gmachu panoramy *Golgoty*, postanowiono, jak donosił „Przegląd Techniczny" z listopada 1896 roku, [...] *pobudować rotundę na środku długości posesyi w stylu wczesnego renesansu (florentyńskim) i urządzić pod nią tunel murowany na żelaznych filarach, stanowiący komunikacyę pomiędzy przepołowionym tą budową placem, a tym sposobem zabezpieczyć się na wypadek niedojścia do skutku projektu magistrackiego rozszerzenia ulicy Karowej* [427].

Powstał w ten sposób odcinek tunelu usytuowany prostopadle do Krakowskiego Przedmieścia, o długości 40 metrów (tyle wynosiła całkowita średnica budynku) i szerokości do 9,5 metra. Poza tym postanowiono [...] *postawić na froncie posesyi od strony Krakowskiego-Przedmieścia sześciopiętrową kamienicę z bramą na dwa piętra wysoką, w celu odkrycia widoku na rotundę i dalej przez tunel na Wisłę. Urządzić środkiem posesyi przez całą jej długość podwórze, odpowiadające swą szerokością przepisom budowlanym, urządzić po obu stronach chodniki betonowe, zabudowując pozostałe boki domami mieszkalnymi, tak, ażeby wrazie nie dojścia do skutku projektu regulacyi ulicy Karowej, mieć własną komunikacyę kołową górnej części z Powiślem i odwrotnie* [428]. Opisane rozwiązanie było rodzajem prywatnej ulicy, której przynajmniej fragment przebiegałby w tunelu wybudowanym wraz z budynkiem prezentacji obrazu *Golgota*. Wjazd do niej od strony Krakowskiego Przedmieścia przebiegałby przez ogromną bramę projektowanego dopiero budynku, którego koncepcja wyewoluowała w końcu w dzisiejszy hotel Bristol. Podobnie zmienna była kwestia rozwiązania problemu skomunikowania obszernej posesji, choć trudno dziś dokładnie odtworzyć przebieg tych zmian.

Przytoczone opisy wskazują, że planowano wytyczenie przez środek posesji ulicy dla ruchu kołowego z chodnikami dla pieszych po obu jej stronach. W około jednej trzeciej swojej długości ulica ta przechodziłaby tunelem pod budynkiem panoramy. Jednak już w marcu 1897 roku, czyli dwa miesiące po inauguracji gmachu, pojawiło się zupełnie inne rozwiązanie komunikacyjne — kolejka. Redakcja „Kuriera Warszawskiego" była szczególnie zainteresowana sprawą otoczenia Karowej, ponieważ jej siedziba znajdowała się na rogu tej właśnie ulicy z Krakowskim Przedmieściem, oddajmy więc głos dziennikowi pisma: *W celu ułatwienia komunikacji pomiędzy Krakowskiem Przedmieściem i Powiślem, właściciele pałacu Tarnowskich zamierzają przeprowadzić kolejkę równolegle z ulicą Karową. Niektórzy właściciele domów położonych w okolicach projektowanej kolejki, bezpośrednio zainteresowani inowacją, zamierzają wziąć udział w kosztach, w celu przyspieszenia budowy* [429]. Trudno odnaleźć więcej

informacji na temat typu kolei, jaki brano pod uwagę. Autorzy wydanej w roku 1985 monografii hotelu Bristol — Ewa Pustoła-Kozłowska i Jacek Pustoła — wspominają jedynie, że miałaby to być kolej zębata, podając tylko, że źródłem tej informacji jest „Kurier Warszawski" z czerwca 1898 roku [430]. Nie udało mi się jednak odnaleźć konkretnego numeru, w którym by o tym wspominano. Wydaje się, że na tak krótkim odcinku bardziej efektywna byłaby kolej linowo-terenowa, określana czasem mianem funikularu. To pierwsze rozwiązanie, czyli kolej zębatą, wprowadzono na początku XX wieku w Warszawie na krótkim odcinku kolejki wilanowskiej, która musiała pokonać stromą skarpę wiślaną, by wrócić na swoją stację początkową przy placu Unii Lubelskiej. Drugie z rozwiązań — kolej linowo-terenowa — jest wykorzystywane do dziś przez kolejki na Gubałówkę w Zakopanem i na Górę Parkową w Krynicy.

Wydaje się, że dość szybko inwestorzy wycofali się z planów budowy kolejki, skoro przy okazji informacji o zbliżającym się rozpoczęciu budowy hotelu Bristol „Kurier Warszawski" donosił w czerwcu 1898 roku, że [...] *w r*[oku] *b*[ieżącym] *ograniczą roboty do rozpoczęcia budowy gmachu frontowego. Zabudowanie placów od strony ulicy Karowej, jak również urządzenie projektowanej kolejki pod gmachem „Golgoty" ku Powiślu odroczono do czasu przyszłego* [431]. W przyjętym projekcie samego hotelu nie sposób się już dopatrzeć śladów tej śmiałej koncepcji. Już w listopadzie 1898 roku ostatecznie okazało się, że wybudowany pod gmachem panoramy tunel będzie zbyteczny wobec rozpoczęcia przez władze miejskie wytyczania nowego odcinka Karowej. Prasa informowała więc, że zostanie on zamieniony w *wielką halę koncertowo-kawiarnianą*. W kolejnych latach ulica Karowa została uregulowana i przyjęła kształt bardzo zbliżony do dzisiejszego — z wiaduktem Markiewicza rozwiązującym w inny sposób niż kolejka kwestię różnicy poziomów.

Zagadnienie kolejki jedynie mignęło w warszawskiej prasie z epoki, mogłoby się więc wydawać, że koncepcja ta nie wyszła nawet poza fazę mglistego projektu. Jednak analiza planów budynku panoramy przynosi interesujące wnioski. Wybudowany tunel był przedzielony wzdłuż przez czternaście żelaznych filarów oddzielających od siebie dwie „jezdnie". Każdy z dwóch wylotów tunelu miał szerokość 5,5 metra, ale niemal przez całą swą długość tunel miał szerokość 9,5 metra, co daje przy każdej jezdni chodnik szerokości dwóch metrów. Na obu końcach każdego z chodników znajdowały się wyjścia. Patrząc na plan budynku z punktu widzenia komunikacji podziemnej, daje to niemal klasyczny układ podziemnej stacji z peronami bocznymi — o podobnej formie co zrealizowane ponad wiek później stacje warszawskiego metra A13 Centrum, A21 Stare Bielany, A22 Wawrzyszew i A23 Młociny. Nawet jeśli w pierwotnym projekcie wcale nie przewidywano kolejki, tylko ulicę z chodnikami, to efekt idealnie nadawał się do adaptacji na stację takiego środka transportu.

[image]

Plan podziemi gmachu rotundy przy Karowej z widocznym tunelem i „peronami bocznymi”. Źródło: „Przegląd Techniczny” 1896, nr 11

Inne czynniki również sprawiały, że kolejka mogła być efektywnym łącznikiem pomiędzy górną częścią miasta a Powiślem. Odległość między Krakowskim Przedmieściem a Furmańską wynosi około 340 metrów, a różnica wzniesień — 25 metrów, średnie nachylenie wspomnianej trasy miało wynieść około 7,3 procent, było więc dość duże dla pojazdów i pieszych, ale nie stanowiłoby problemu dla kolei linowo-terenowej, czyli funikularu. Jej trasa mogłaby przebiegać w całości — bądź przynajmniej częściowo — w tunelu, co umożliwiłoby dogodną parcelację posesji. Byłoby to zapewne przedsięwzięcie dość kosztowne, ale możliwe do realizacji. Koszty te jednak nie były nieosiągalne dla spółki Paderewskiego, skoro wybudowanie i wyposażenie hotelu Bristol kosztowało 2 miliony ówczesnych rubli, gdy cały budżet Warszawy wynosił wtedy 4 miliony rubli.

Nawet gdyby taka kolejka powstała, to czy można by uznać ją za element historii warszawskiego metra? Wydaje się, że tak. Otwarty w roku 1875 w Stambule krótki odcinek podziemnego funikularu, znany po prostu jako Tünel, bywa w Turcji nazywany jedną z najstarszych linii metra w kontynentalnej Europie [432]. Podziemny funikular, choć o większej liczbie przystanków, kursuje również w Hajfie — nazywa się Carmelit i jest dość powszechnie uznawany za jedyny system metra w Palestynie [433]. Trudno uznać takie niewielkie podziemne kolejki za efektywne środki transportu miejskiego i porównywać je z nowoczesnymi systemami metra, ale mogą stanowić ich cenne uzupełnienie.

Co do losów samego tunelu to prezentacja *Golgoty* okazała się finansową klapą i wkrótce zaczęto szukać nowego przeznaczenia dla okazałego gmachu. W różnych okresach mieścił on różne teatry, kino, a nawet wrotkowisko. Ostatecznie budynek spłonął we wrześniu 1939 roku i do dziś zostały po nim jedynie fragmenty zaokrąglonych ścian, do których jeszcze w dwudziestoleciu międzywojennym dobudowano kolejne budynki. Właśnie w ścianie jednego z nich przetrwał medalion zdobiący elewację dawnej panoramy, na nowo odkryty kilka lat temu przez miłośników historii Warszawy. Dziś w miejscu tunelu znajduje się podziemny garaż dość ciekawego i nieco kontrowersyjnego budynku z roku 1978. Został on zaprojektowany przez zespół warszawskich architektów: Henryka Dąbrowskiego, Jerzego Kuźmienkę, Janusza Nowaka, Piotra Sembrata i Adama Snopka [434].

Na krótko przed wybuchem II wojny światowej planowano ponowne

uregulowanie ulicy Karowej, tak aby stanowiła dojazd do niezrealizowanego mostu Piłsudskiego. W pobliżu Krakowskiego Przedmieścia nowa trasa wytyczona na osi starej Karowej miała zejść pod ziemię, by tunelem przebiec pod Ogrodem Saskim. Wojna przekreśliła te plany, przyniosła zagładę panoramie, ale jednocześnie ocaliła istniejący do dziś wiadukt Markiewicza, który zgodnie ze wspomnianymi planami czekałaby rozbiórka. Wygodne połączenie Powiśla i Krakowskiego Przedmieścia zapewniło dopiero otwarcie centralnego odcinka II linii metra, ale nastąpiło to prawie 120 lat po śmiałej koncepcji Paderewskiego i jego wspólników.

Co do kolejnego projektu nie może już być wątpliwości, że mamy do czynienia z metrem. Inicjatywa ta pochodzi z przełomu lat 1903 i 1904 i mimo swej innowacyjności oraz rzetelności opracowania pozostaje właściwie nieznana. Czasami co prawda rok 1903 pojawia się w niektórych kalendariach historii warszawskiego metra, jednak bez jakichkolwiek konkretnych informacji [435]. Co najwyżej dacie tej towarzyszy wzmianka, że carskie władze nie były zainteresowane rozwojem tak nowoczesnego środka transportu w Warszawie. O projekcie tym nie wspominają również autorzy książki *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–1958* — fundamentalnej pozycji na temat historii warszawskiego metra. Uważam, że warto zagłębić się w szczegóły tej koncepcji. Nie był to wprawdzie oficjalny projekt władz miejskich ani żadnej z odpowiednich instytucji, które zajmowały się podobnymi problemami, ale jedynie indywidualna koncepcja pojedynczego człowieka. Jednak jej autor wcale nie należał do fantastów.

[image]

Linia Carmelit — wygląd stacji HaNevi'im. Jak wynika z analizy planów gmachu rotundy przy Karowej, jej podziemna część miała bardzo podobny układ do widocznego na zdjęciu. Fot. Jakub Jastrzębski

[image]

Linia Carmelit w Hajfie, czyli podziemny funikular, do którego mogłaby być podobna niezrealizowana kolejka łącząca Powiśle ze Śródmieściem. Wygląd pociągu stojącego na stacji Gan Ha'em. Fot. Jakub Jastrzębski

Mowa o Adamie Świętochowskim — utalentowanym inżynierze kolejowym,

naczelniku Wydziału Drogowego Zarządu Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Był on autorem opracowanego w roku 1901 projektu lewobrzeżnej części warszawskiego węzła kolejowego oraz głównych założeń projektu linii średnicowej zrealizowanego przez jego współpracownika profesora Aleksandra Wasiutyńskiego dopiero po przedwczesnej śmierci inżyniera, która nastąpiła w roku 1914. W trakcie swoich studiów na temat kolei na świecie Świętochowski przeanalizował systemy kolejowe najważniejszych europejskich miast i stworzył na ich podstawie całościowy projekt komunikacji kolejowej dla Warszawy. Koncepcję swoją przedstawił w kilku kolejnych numerach czasopisma „Przegląd Techniczny" opublikowanych pod koniec roku 1903 i na początku 1904. Opracowanie to zostało wydane jeszcze w roku 1904 w formie książkowej pod tytułem *Drogi Żelazne w dużych miastach wogóle i w Warszawie w szczególności*. W swoim opracowaniu inżynier zajął się tylko analizą ruchu kolejowego niezależnego od innych środków transportu miejskiego, czyli wyłączył z niej tramwaje i popularne ówcześnie kolejki dojazdowe. Następnie na podstawie swych obserwacji podzielił ruch kolejowy na trzy kategorie: „drogi żelazne zwykłe", „drogi żelazne zwykłe z ruchem miejskim" i najbardziej nas interesującą, którą określił jako „drogi żelazne wyłącznie miejskie". Pod tą nieco przydługą nazwą kryje się właśnie metro. Inżynier Świętochowski na podstawie zagranicznych przykładów podzielił kolej przeznaczoną wyłącznie do obsługi ruchu miejskiego na nadziemną, która przebiega na wiadukcie, lub podziemną biegnącą w płytkim bądź głębokim tunelu. Ten pierwszy rodzaj pomimo najmniejszych kosztów uznał za niepożądany ze względu na hałas i zepsucie wyglądu ulic, a przy tym niemożliwy do zastosowania w Warszawie z powodu zbyt wąskich ulic. Rozwiązanie takie dopuszczał jedynie na szerokich ulicach przedmieść. Tunel głęboki odrzucił jako najdroższy, a jednocześnie nieuzasadniony warunkami warszawskimi. Za najlepsze rozwiązanie dla Warszawy uznał więc kolej w płytkim tunelu o trakcji elektrycznej [436]. Z racji znacznych kosztów, jakie pociągnąć musiała za sobą budowa, i przy jednoczesnej konieczności utrzymania biletów pozwalających zachować konkurencyjność nowego środka transportu względem komunikacji tramwajowej Świętochowski podkreślał, że linie należy przeprowadzić wyłącznie na kierunkach najbardziej ożywionego ruchu miejskiego.

[image]

Okładka publikacji Adama Świętochowskiego *Drogi żelazne w dużych miastach wogóle i w Warszawie w szczególności*

Za najważniejszą uznał linię biegnącą równolegle do Wisły. Trasa kolei podziemnej miałaby się zaczynać od Rogatek Mokotowskich, czyli dzisiejszego placu Unii Lubelskiej, i biec pod ulicą Marszałkowską, przecinać dopiero projektowaną ówcześnie linię średnicową na wysokości Alej Jerozolimskich. Tę linię Świętochowski również przewidywał w tunelu, więc aby uniknąć trudności technicznych, proponował, by linia biegnąca pod Marszałkowską odeszła nieco na zachód od osi tej ulicy, wyszła na powierzchnię i w sąsiedztwie projektowanego Dworca Centralnego przebiegła wiaduktem ponad linią średnicową. Na wiadukcie tym znajdowałaby się wygodna stacja przesiadkowa pomiędzy obiema liniami. Dalej linia miejska wróciłaby pod ziemię i biegła prosto aż do Ogrodu Saskiego, gdzie odbijałaby w kierunku placu Teatralnego i dalej pod ulicą Bielańską, Nalewkami do nieistniejącego dziś placu Muranowskiego, jej zakończenie znajdowałoby się zaś w pobliżu Dworca Kowelskiego, czyli dzisiejszej Warszawy Gdańskiej. Pomijając przecięcie z linią średnicową, trasa na niemal całej swej długości miała przebiegać w tunelu, jedynie w rejonie istniejącej ówcześnie esplanady Cytadeli autor projektu zakładał możliwość wyprowadzenia pociągów na powierzchnię. Długość całej linii wyniosłaby około 6 kilometrów. Drugą pod względem kolejności miała być, jak to ujął autor projektu, *linia przecinająca wpoprzek Warszawę i łącząca ją z Pragą*. Miałaby zaczynać się przy ówczesnych Rogatkach Wolskich, czyli u zbiegu ulic Towarowej, Wolskiej, Okopowej i Chłodnej. Pobiegłaby pod ostatnią z tych ulic w kierunku Hal Mirowskich, potem przez plac Żelaznej Bramy i pod Ogrodem Saskim. Tu na krótkim odcinku spotkałaby się z pierwszą linią we wspólnym tunelu aż do placu Teatralnego, gdzie trasy ponownie by się rozdzieliły, linia wschód-zachód pobiegłaby dalej pod Senatorską do placu Zamkowego, gdzie wyszłaby na powierzchnię na wysokości Nowego Zjazdu i mostem Kierbedzia przekroczyłaby Wisłę. Świętochowski oceniał, że most zaprojektowany pierwotnie, aby można było przeprowadzić przez niego linię kolejową, wytrzyma dodatkową kondygnację dla lekkiego, elektrycznie zasilanego taboru kolei miejskiej. Po przekroczeniu rzeki trasa miała przebiegać ówczesną ulicą Aleksandrowską, czyli praską częścią obecnej alei Solidarności, do ulicy Targowej. Cała druga linia miałaby długość około 4,5 kilometra. Autor projektu przewidywał, że w późniejszym okresie, wraz z planowanym przeniesieniem Dworca Petersburskiego bardziej na wschód (ówcześnie budynek stacji znajdował się przy ulicy Wileńskiej na wysokości Zaokopowej), trasa zostałaby przedłużona do linii obwodowej. Podobne przedłużenie miało dotyczyć również wolskiego końca linii, a wtedy jej całkowita długość wyniosłaby 7,6 kilometra. Jak oceniał autor, budowa obu linii, w połączeniu z wprowadzeniem ruchu miejskiego na linii obwodowej oraz na projektowanej linii średnicowej, zaspokoiłaby całkowicie potrzeby miejskiej komunikacji kolejowej stolicy [437]. Należy podkreślić, że gdy projekt ten powstawał, Warszawa trwała jeszcze w

ciasnych granicach sprzed powiększenia w roku 1916, a jej obszar był niewiele większy niż powierzchnia dzisiejszego Śródmieścia. W projekcie nie zostały określone lokalizacje stacji, poza tą znajdującą się przy projektowanym już wtedy Dworcu Centralnym, ale Świętochowski określił, że odległości pomiędzy przystankami powinny wynieść od 500 do 1000 metrów. Prędkość komunikacyjna miałaby wynosić 25–30 km/h, a pociągi mogłyby kursować nawet co dwie minuty. W dalszej perspektywie mogłyby powstać jeszcze linie biegnące nad Wisłą i wzdłuż ulic wytyczonych w linii dawnych okopów Lubomirskiego, chodziło jednak nie o coś w rodzaju linii okólnej, ale jedynie o wyznaczenie osi potencjalnych tras, bo sam autor zastrzegał, że pożądane byłoby, aby opracowaniem dokładnego planu zajął się Zarząd Miasta i tym samym nastąpiłoby *nadanie mu już teraz urzędowej powagi*. Finansowanie budowy miałoby zostać rozwiązane przez współpracę miasta z prywatnym kapitałem, czyli przedsiębiorstwem, któremu zostałaby udzielona koncesja, a budowa mogłaby następować etapami [438].

[image]

Okładka publikacja Gustawa Taubego jr *Komercjalizacja Warszawy*

Poza metrem projekt zakładał również wprowadzenie ruchu miejskiego na zwykłych liniach kolejowych na terenie miasta, czyli na linii obwodowej i dopiero projektowanej centralnej (średnicowej). Realizację tego celu miały umożliwiać planowane przystanki miejskie, których lokalizacja pokrywa się z grubsza z istniejącymi obecnie, dotyczy to zwłaszcza linii średnicowej. Z dzisiejszego punktu widzenia jest to pierwowzór współczesnego systemu Szybkiej Kolei Miejskiej. Warto podkreślić, że realizacja widocznych na ilustracji przystanków, które w swoim projekcie zawarł Świętochowski, nastąpiła dopiero pod koniec lat 50. XX wieku, a mimo trwających od kilku lat wysiłków władz miejskich system SKM trudno uznać za równie sprawnie funkcjonujący, co warszawskie metro, a właśnie to można by uznać za spełnienie postulatów inżyniera Świętochowskiego.

Projekt ten, mimo że nie miał *urzędowej powagi*, został jednak nakreślony ręką eksperta do spraw komunikacji kolejowej i niektóre jego założenia pozostały aktualne. Z tych właśnie powodów warto przypomnieć tę spójną i przemyślaną koncepcję oraz jej niemal zupełnie dziś zapomnianego autora. Dlaczego więc historii projektowania warszawskiego metra nie liczyć od roku 1903, tylko od 1918? To oczywiście kwestia dość uznaniowa, ale sam Świętochowski przyznawał, że jego projekt nie miał *urzędowej powagi*. Był jedynie propozycją

ekspercką, której autor starał się nadać rozgłos. Udało się to na tyle, że część przedstawionych przez niego pomysłów wykorzystano — tych, które odnosiły się do projektu kolejowej linii średnicowej.

Ciekawe, że obecnie dużo bardziej znany jest projekt inżyniera Gustawa Taubego juniora, opublikowany w formie książeczki pod tytułem *Komercjalizacja Warszawy : I. Business City : II. Metropoliten Warszawski*. Bywa dość często przywoływany w kontekście historii metra, pojawił się nawet na stronie Koła Miłośników Metra [439]. Wystarczy jednak wczytać się dokładniej w sam projekt, by zrozumieć, że to zupełnie fantastyczna koncepcja przemiany całego miasta. U jej źródła znalazła się tak zwana przepowiednia Ferdynanda de Lessepsa, budowniczego Kanału Sueskiego, który wróżył położonej na skrzyżowaniu szlaków handlowych Warszawie, że stanie się największym miastem w Europie. Taube zgadzał się z Lessepsem i uważał, że stolicę Polski trzeba przygotować do roli międzynarodowego centrum handlowego [440]. Miało temu służyć *Business City*, które według Taubego powinno powstać na Polu Mokotowskim [441]. Żeby zapewnić komunikację temu ośrodkowi, potrzebny był środek transportu — Metropoliten. Jego głównym zadaniem byłoby łączenie istniejących dzielnic z planowanym przez Taubego *Business City*, ale nie byłoby to zadanie jedyne. Metropoliten miał też dostarczać pocztę i zapewniać miastu aprowizację. W jaki sposób? *W licznych punktach miasta (Żelazna Brama, Plac Trzech Krzyży, Nowy Świat, Nowa Dzielnica Mokotowska, Nalewki, Praga i t. d.), jako też w kolonjach podmiejskich wzniesione zostaną halle dla sprzedaży produktów spożywczych, zaopatrzone w kamery frygoryficzne dla mięsa, ryb, piekarnie i t. d. Halle te staną przy linjach Metropolitenu, z któremi byłyby połączone odnogami. Produkty spożywcze, dowożone do Warszawy kolejami z prowincji i zagranicy, byłyby skierowywane do centrali aprowizacyjnej, gdzie byłyby sprzedawane en gros, przetrzymywane w chłodnicach, przeładowywane do wagonów kolei miejskiej i rozwożone do powyższych halli* [...].*Specjalne wagony aprowizacyjne sieci Metropolitenu byłyby doczepiane do pociągów kolei państwowych w celu dowożenia do hal produktów z dalszych okolic w najszybszym czasie i bez przeładowywania*. Taube zauważał, że *Metropoliten warszawski, którego plan podany tu jest w głównych zarysach, różni się zasadniczo od tego rodzaju instalacji w Berlinie, Paryżu i Londynie. Punktem wyjścia jego są właściwie egzystujące już, lub będące w budowie linje „extra muros", przez które, rzec można, wchodzi on z zewnątrz do miasta* [442]. Te linie „extra muros", czyli poza granicami Warszawy sprzed roku 1916, to istniejące kolejki podmiejskie, które Taube chciał zelektryfikować i włączyć do swojego systemu, miała zostać do niego włączona linia EKD.

Całą koncepcję tak daleko idącego przekształcenia Warszawy trudno uznać za realistyczny projekt. Dlatego też Metropoliten Taubego to raczej ciekawostka niż

w jakimkolwiek stopniu realna propozycja budowy metra w Warszawie. Może gdyby powstał w drugiej połowie XIX wieku, warto byłoby go przywoływać jako przykład niezwykłego wizjonerstwa, jednak należy pamiętać, że w roku 1927 władze miejskie miały już gotowy projekt metra i zaczynały szukać sposobu jego realizacji. I to projekt, który wywodził się wprost z koncepcji stworzonej jeszcze w roku 1918.

[image]

Rok 1932. Widok ogólny gmachu Panoramy od ulicy Karowej w trakcie przebudowy na teatr. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Od powyższych koncepcji projekt sieci metra przygotowany przez zespół Tadeusza Tołwińskiego odróżniało to, że powstał on na zlecenie władz miejskich, więc był to projekt o innej randze. Prace Sekcji Regulacji Miasta miały ogromne znaczenie dla rozwoju Warszawy. Przygotowany w latach 1917–18 przebieg pierwszej linii kolei podziemnej został skonsultowany z niemieckimi ekspertami i niemal zdefiniował myślenie o metrze w Warszawie na kolejne 20 lat. Wybrana i opracowana trasa powtarzała się w następnych miejskich projektach kolei podziemnej niemal do samej II wojny światowej. Ostatnią ważną kwestią jest stopień uszczegółowienia. Świętochowski zaproponował tak naprawdę jedynie szkicową propozycję tras, zespół Tołwińskiego przygotował zaś projekt o dużym stopniu uszczegółowienia. Rozwiązano w nim kwestie takie jak profil trasy, zagłębienie główki szyny, promienie łuków czy lokalizacje przystanków. Dlatego warto go przywołać i śmiało stwierdzić, że historia projektowania metra w Warszawie liczy już na pewno ponad 100 lat. ■

---

424 S. Łoza, *Szkice Warszawskie*, Warszawa 1958, s. 169.

425 A. Idźkowski, *Projekt drogi pod rzeką Wisłą dla połączenia Warszawy z Pragą*, Warszawa 1828.

426 „Gazeta Polska” 1938, nr 201, s. 8.

427 E. Zaremba, *Budynek wystawy obrazu Styki „Golgota”*, „Przegląd Techniczny” 1896, nr 11, s. 285.

428 E. Zaremba, op. cit., s. 286.

429 *Projekt kolejki*, „Kurjer Warszawski: dodatek poranny” 1897, nr 77, s. 1–2.

430 E. Pustoła-Kozłowska, J. Pustoła, *Hotel Bristol*, Warszawa 1985, s. 25.

431 *Pałac Tarnowskich*, „Kurjer Warszawski” 1898, nr 163, s. 4.

432 M. Andrzejewski, op. cit., s. 103.

433 M. Andrzejewski, op. cit., s. 199.

434 K. Wirus, *Karowa 18*, „Powojenny Modernizm” [online, dostęp: 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://cargocollective.com/powojennymodernizm/Karowa-18>.

435 M. Andrzejewski, op. cit., s. 88.

436 A. Świętochowski, *Drogi żelazne w dużych miastach wogóle i w Warszawie w szczególności*, Warszawa 1904, s. 78–79.

437 A. Świętochowski, op. cit., s. 81–84.

438 A. Świętochowski, op. cit., s. 83.

439 J. Murat, *Kalendarium metra w Warszawie*, „KMM” [online, dostęp 30 sierpnia 2019]. Dostępny w internecie: <http://kmmetra.pl/metro-warszawskie/kalendarium/>.

440 G. Taube jr, *Komercjalizacja Warszawy : I. Business City : II. Metropoliten Warszawski*, Warszawa 1927, s. 8.

441 G. Taube jr, op. cit., s. 22.

442 G. Taube jr, op. cit., s. 46.

Rys. 1. Plan z maja 1938 roku przedstawiający dwa projekty sieci warszawskiego metra. Czerwonym kolorem zaznaczona propozycja stworzona przez Dyrekcję Tramwajów. Kolorem czarnym przebieg projektowany przez Dział Regulacji i Pomiarów. Dokument ze zbiorów Centralnego Archiwum Wojskowego

Rys. 2. Oficjalny projekt sieci metra z marca 1927 roku. Przewidywał on docelowo wybudowanie siedmiu linii metra o łącznej długości 46 km, przyczym 26 km w tunelu, a 20 km na powierzchni

Rys. 3. Fragment szczegółowego planu zagospodarowania Kamionka i Grochowa stworzony w Wydziale Planowania Miasta, sygnowany datą 26 maja 1939. Wzdłuż ulicy Bliskiej, na północno-wschodnim narożniku z ulicą Mińską, widoczny teren zarezerwowany pod „stację rewizyjną metra”

Rys. 4. Układ kolorystyki I linii warszawskiego metra i pierwotne projekty wystroju stacji według Koncepcji architektoniczno-plastycznej I linii metra w Warszawie. M’83, Warszawa 1983. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

Rys. 5. j.w.

Rys. 6. j.w.

Rys. 7. j.w.

Rys. 8. j.w.

Rys. 9. A11 Politechnika — Niezrealizowany wystrój śródmiejskich stacji metra. Koncepcja architektoniczno-plastyczna śródmiejskich stacji I linii metra w Warszawie. M'90 Warszawa 1990. Ze zbiorów Metra Warszawskiego

Rys. 10. A12 Plac Konstytucji — j.w.

Rys. 11. A13 Centrum — j.w.

Rys. 12. A14 Świętokrzyska — j.w.

Rys. 13. A15 Ratusz — j.w.

[image]

Rys. 14. A17 Dworzec Gdański — j.w.

[image]

Rys. 15. Przedstawiony pod koniec roku 1938 projekt sieci warszawskiego metra — efekt prac Biura Studiów Kolei Podziemnej

[image]

Rys. 16. Projekt docelowej sieci metra z roku 1989. Ilustracja ze zbiorów Witolda Urbanowicza

[image]

Rys. 17. Projekt sieci metra w ramach systemu transportowego dla województwa Warszawskiego z 1979 roku. Projekt Systemu Transportowego WSW — Metro. Załącznik nr 3, część III proces realizacji metra w Warszawie, Warszawa 1979

[image]

Rys. 18. Oficjalny plan sieci warszawskiego metra ze stacjami techniczno-postojowymi z początku lat 90. Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy zatwierdzony przez Radę m.st. Warszawy w dniu 28 września 1992

[image]

Rys. 19. Całościowy projekt komunikacji kolejowej dla Warszawy zaproponowany przez inżyniera Adama Świętochowskiego. Linie

zaznaczone numerami 1 i 2 to „kolej żelazna wyłącznie miejska”, czyli metro. A. Świętochowski, *Drogi żelazne w dużych miastach wogóle i w Warszawie w szczególności*, Warszawa 1904

[image]

Rys. 20. Plan metropolitenu zaproponowany przez inżyniera Gustawa Taubego jr. Poza granicami miasta kontynuacjami linii metra miały być zelektryfikowane kolejki dojazdowe. G. Taube jr, *Komercjalizacja Warszawy : I. Business City: II. Metropoliten Warszawski*, Warszawa 1927

[image]

Rys. 21. Zdjęcie z zasobów Narodowego Archiwum Cyfrowego, sygnatura 1-G-4007, wyretuszował Maciej Połczyński, opisał Jakub Jastrzębski. Znak metra odtworzony przez J. Rupińskiego na podstawie książki A. Rogińskiego *Bitwy o metro*. Na zdjęciu z sierpnia 1938 roku nieznany fotograf uwiecznił ulicę Marszałkowską na północ od Alej Jerozolimskich. Widoczny w lewej krawędzi kadru budynek to stary dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Zwróćmy jednak uwagę na środek kadru.

[image]

Patrzymy na słupek z przedwojennym znakiem metra. Jak to możliwe? Przyznaję się do pewnego rodzaju nadużycia — zdjęcie to fotomontaż. Jednocześnie zapewniam, że ingerencja była niewielka. Już to wyjaśniam. Na oryginalnym zdjęciu na słupku widnieje litera T. Została jednak zaprojektowana w ramach konkursu, w którym wyłoniono również znak dla przystanków autobusu i stacji metra. Zaprojektował je architekt Jan Mucharski, który po wojnie projektował między innymi neony, w tym chyba swoje najbardziej znane dzieło — Siatkarkę z placu Konstytucji. Pod koniec lipca 1938 roku na próbę ustawiono na Marszałkowskiej przed Dworcem Głównym po jednym znaku dla autobusów i tramwajów. Zachowały się zaledwie pojedyncze ich zdjęcia, projekt znaku dla metra był zaś dotąd nieznany.

[image]

Gdy idea budowy metra odżyła na początku lat 80. XX wieku, poszukiwano dla niego odpowiedniego znaku graficznego. Inspiracji szukano również w czasach przedwojennych. Niestety Jan Mucharski zmarł w 1981 roku. Jego projekt odtworzono z inicjatywy Andrzeja Rogińskiego członka Społecznego Komitetu Budowy Metra i dziennikarza „Sztandaru Młodych”. Podjął się tego rysownik tej gazety Jacek Rupiński, który kierował się wskazówkami Jana Kubalskiego, naczelnika przedwojennego Biura Studiów Kolei Podziemnej, będącego ówcześnie przewodniczącym SKBM. Efektem było logo zaprezentowane obok. Jednocześnie twórcy apelowali o pomoc w odnalezieniu oryginalnego projektu, który zaginął. Jednak bezskutecznie.

[image]

Dopiero pod koniec 2018 roku udało mi się trafić na gazetową reprodukcję oryginalnego projektu wszystkich trzech znaków. Niestety jej jakość nie była najlepsza. Na jej podstawie oraz zachowanych zdjęć pozostałych dwóch znaków, grafik Maciej Połczyński odtworzył wygląd możliwie najbardziej zbliżony do oryginalnego projektu.

Redakcja i korekta
Anna Mieczkowska

Projekt okładki, skład i łamanie
Agnieszka Kielak

Wydawnictwo dołożyło wszelkich starań, aby dotrzeć do właścicieli praw autorskich do ilustracji zamieszczonych w publikacji. Pozostałe osoby prosimy o kontakt.

© Copyright by Skarpa Warszawska, Warszawa 2019
© Copyright by Jakub jastrzębski, Warszawa 2019

Wydanie pierwsze
ISBN: 978-83-66195-47-9

Wydawca
Agencja Wydawniczo-Reklamowa
Skarpa Warszawska Sp. z o.o.
ul. Borowskiego 2 lok. 24
03-475 Warszawa
tel.: 22 416 15 81
redakcja@skarpawarszawska.pl
skarpawarszawska.pl

Dystrybutor
Dressler Dublin sp. z o.o.
ul. Poznańska 91, 05-850 Ożarów Mazowiecki
tel. (+ 48 22) 733 50 31/32
e-mail: dystrybucja@dressler.com.pl
www.dressler.com.pl

Skład wersji elektronicznej
pan@drewnianyrower.com